

Рішення
разової спеціалізованої вченої ради
про присудження ступеня доктора філософії

Здобувач ступеня доктора філософії Ковальов Арсеній Юрійович, 1999 року народження, громадянин України, освіта вища: закінчив у 2021 році Український державний університет залізничного транспорту за спеціальностями «Менеджмент організацій і адміністрування» та «Публічне управління та адміністрування», 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 «15» липня 2026 року № 197, 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 –

Вікторія Овчиннікова, 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;

Олена Лук'янова, кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри менеджменту, публічного управління та HR-технологій Українського державного університету залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України, м. Харків;

Офіційних опонентів – Ольга Мних, доктор економічних наук, професор, професор кафедри маркетингу і логістики Інституту економіки і менеджменту Національного університету «Львівська політехніка» Міністерства освіти і науки України, м. Львів;

Вікторія Яновська, доктор економічних наук, професор, професор кафедри міжнародного бізнесу та економічних відносин Національного транспортного університету Міністерства освіти і науки України, м. Київ.

на засіданні «17» серпня 2026 року прийняла рішення про присудження ступеня доктора філософії з галузі знань 05 «Соціальні та поведінкові науки» Ковальову Арсенію Юрійовичу на підставі публічного захисту дисертації «Підвищення конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту в умовах цифрової економіки» за спеціальністю 051 Економіка.

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

Науковий керівник Олена Кірдіна, доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри фінансів, обліку і аудиту 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 отримано нові науково обґрунтовані результати, які у сукупності розв'язують актуальне наукове завдання щодо розвитку теоретичних положень, удосконалення методичних засад і розроблення практичних рекомендацій з оцінювання та підвищення конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту на основі впровадження цифрових механізмів.

Здобувач має 28 наукових публікацій за темою дисертації, з яких 7 статей у наукових виданнях, включених на дату опублікування до переліку наукових фахових видань України, 1 публікація у виданні, що індексується у міжнародній наукометричній базі Scopus, 1 стаття в іншому науковому виданні та 19 праць апробаційного характеру. Профіль видань та зміст наукових праць відповідають установленим 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. Дикань О. В., Сторожилова У. Л., Ковальов А. Ю. Економічні аспекти Дикань О. В., Сторожилова У. Л., Ковальов А. Ю. Економічні аспекти забезпечення політики цифровізації Причорноморського регіону. *Причорноморські економічні студії*. 2022. Вип. 76. С. 155–161. DOI: <https://doi.org/10.32782/bses.76-22>.

2. Кірдіна О. Г., Ковальов А. Ю. Напрями та інструменти забезпечення

конкурентоспроможності залізничного транспорту і підвищення рентабельності його роботи. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2022. № 80. С. 149–156. DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.80.286706>.

3. Кірдіна О. Г., Ковальов А. Ю. Детермінанти розвитку цифрових платформ та їх вплив на конкуренцію. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2023. № 81–82. С. 41–52. DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.81-82.287117>.

4. Кірдіна О. Г., Ковальов А. Ю. Аналіз перспективних напрямів забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2024. № 87. С. 46–59. DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.87.322633>.

5. Семенцова О. В., Ковальов А. Ю. Предиктивна та сценарна аналітика у стратегічному управлінні підприємствами залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2025. № 92. С. 79–87. DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.92.353188>.

6. Ковальов А. Специфіка конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту та чинники її формування. *Economic Synergy*. 2026. № 1. С. 333–346. DOI: <https://doi.org/10.53920/ES-2026-1-23>

7. Дикань О., Крихтіна Ю., Ковальов А. Цифрове врядування в системі підвищення конкурентоспроможності держави. *Economic Synergy*. 2026. № 2. С. 22–35. DOI: <https://doi.org/10.53920/ES-2026-2-2>.

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

1. Опонент **Ольга Мних**, доктор економічних наук, професор, Національний університет «Львівська політехніка», професор кафедри маркетингу і логістики, надала позитивний відгук із зауваженнями:

1) У структурі конкурентоспроможності, сформованій на стор. 73–75, окремі характеристики мають близький економічний зміст. Інформаційна прозорість одночасно впливає на споживчу оцінку, цифрову зрілість і адаптивність, що створює ризик повторного врахування під час переходу до системи показників. Концептуальну чіткість посилило б розмежування результативних характеристик послуги, забезпечувальних можливостей підприємства та параметрів стійкості з подальшим відображенням причинно-наслідкових зв'язків між ними.

2) Порівняльне дослідження цифрового середовища України і країн Європейського Союзу на стор. 111–126 базується переважно на загальноекономічних показниках. Галузеву аналітичність можна поглибити через зіставлення частки електронних перевізних документів, охоплення операцій системами відстеження, рівня цифрового продажу, повноти подієвих даних та сумісності з європейськими телематичними середовищами. Відсутність єдиного відкритого масиву пояснює обмеження дослідження, проте відповідний перелік міг би бути представлений як перспективна система моніторингу.

3) Методика поєднує статистичні, фінансові й експертні значення, причому

частина операційних та інформаційних параметрів визначається за десятибальною шкалою. Доцільним було б детальніше показати зміст декількох опорних рівнів шкали, щоб розмежувати фактичний стан, професійне судження експерта та цільовий орієнтир. Така деталізація підвищила б відтворюваність оцінок під час застосування методики на іншому підприємстві.

4) Ресурсне коригування пріоритетів на стор. 209–215 переконливо демонструє вплив готовності підприємства на черговість цифрових змін. Фінансовий компонент доцільно було б доповнити орієнтовною сукупною вартістю володіння, експлуатаційними витратами, очікуваним строком окупності та прогнозом впливу на доходи або скорочення операційних витрат хоча б для першочергових механізмів. Подібне розширення перевело б експертну оцінку фінансової прийнятності у більш предметну площину інвестиційного обґрунтування.

5) Документи про впровадження підтверджують використання наукових положень і рекомендацій, проте кількісна оцінка господарського ефекту представлена обмежено. Доцільно передбачити післяпроектний моніторинг часу оформлення, тривалості простоїв, частки етапів із доступним статусом, кількості повторних введень даних, частоти претензій і зміни витрат на обслуговування. Одержані значення дозволять визначити внесок цифрових механізмів у формування клієнтського капіталу та економічного результату підприємства.

6) У роботі належно розкрито сумісність систем, формати даних і цифрові компетенції, однак слабше представлено проблему технологічної залежності від постачальника програмного забезпечення та обладнання. Для воюючої держави це має господарське і безпекове значення, бо закрита архітектура, відсутність перенесення даних, дефіцит сервісної підтримки або санкційні обмеження можуть зупинити добрий за задумом цифровий проєкт. Методичну систему варто доповнити критеріями відкритості стандартів, переносимості даних, наявності української технічної підтримки, вартості переходу на іншу платформу, можливості автономної роботи й доступності компонентів у довгому періоді.

7) Екологічна та енергетична перевага залізничного транспорту згадується у загальному контексті сталого розвитку, але недостатньо перетворена на вимірюваний чинник конкурентоспроможності послуги. Для повоєнної відбудови, європейських ланцюгів постачання та залучення зеленого фінансування доцільно оцінювати енергоємність перевезення, частку електричної тяги, викиди на тонно-кілометр і пасажиро-кілометр, а також екологічний ефект перенесення вантажів з автомобільного транспорту на залізницю. Включення цих показників дало б змогу показати клієнтові й інвесторові економічну ціну екологічної переваги залізниці.

2. Опонент **Вікторія Яновська**, доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри міжнародного бізнесу та економічних відносин, надала позитивний відгук із зауваженнями:

1) Типологія країн Європейського Союзу та України, представлена на с. 111–126, є змістовною, проте потребує детальнішого пояснення правил добору

країн і показників. Доцільно було б окремо визначити вплив відмінностей статистичних періодів, повноти даних і методик розрахунку на порівнянність сформованих груп.

2) У роботі враховано європейські вимоги щодо розвитку мережі TEN-T, інтероперабельності та електронного обміну інформацією. Практичну спрямованість відповідних положень посилило б зіставлення запропонованих цифрових механізмів із календарем імплементації європейських регламентів, технічних специфікацій та модернізації прикордонних транспортних коридорів.

3) Сформована на с. 180–198 система показників охоплює просторово-мережеві та операційно-технологічні характеристики. Для оцінювання міжнародних перевезень її доцільно було б доповнити тривалістю прикордонного контролю, часом перевантаження або перестановки візків, пропускну здатністю переходів і надійністю інформаційного обміну з іноземними операторами.

4) Міжвидове дослідження на с. 157–175 переважно ґрунтується на зіставленні залізничного та автомобільного транспорту. Урахування повної вартості маршруту, тривалості перевалки, надійності стикування та витрат завершальної ділянки доставки дозволило б чіткіше розмежувати сфери конкуренції та технологічної кооперації в межах цілісного логістичного ланцюга.

5) Платформна інтеграція, розкрита на с. 95–101, передбачає обмін даними між перевізниками, станціями, терміналами, вантажовласниками, органами влади та суміжними операторами. Подальшого опрацювання потребує модель управління спільними даними, зокрема права доступу, відповідальність за їх достовірність, порядок виправлення помилок і механізм вирішення спорів між учасниками.

6) Значна частина емпіричних розрахунків базується на даних АТ «Укрзалізниця», хоча в роботі використано ширше поняття підприємств залізничного транспорту. Доцільно було б чіткіше визначити межі застосування запропонованої методики приватними операторами, термінальними та ремонтними підприємствами та міжнародними логістичними партнерами, які мають іншу структуру ресурсів, повноважень і доступу до інформації.

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

1) У дисертації цифрові механізми обґрунтовано як засоби поліпшення параметрів послуг, однак їх результативність не зіставляється з можливим ефектом організаційних, тарифних або інфраструктурних заходів. Порівняння цифрових і нецифрових альтернатив за єдиною системою критеріїв дозволило б точніше визначити ситуації, у яких цифровізація забезпечує найбільший внесок у конкурентний результат.

2) Пасажирський сегмент досліджено з позицій сервісної зручності, інформаційної доступності та передбачуваності поїздки. Водночас

конкурентоспроможність пасажирських послуг пов'язана із суспільною функцією залізничного транспорту, територіальною доступністю та виконанням соціально значущих перевезень. Теоретичний виклад виграв би від чіткішого узгодження комерційної результативності, якості обслуговування і суспільної цінності.

3) Інтегральне оцінювання на стор. 180–198 переважно відображає стан конкурентоспроможності на визначений момент. Стратегічну спрямованість методики посилило б формування цільових траєкторій або допустимих інтервалів показників на середньо- і довгостроковий періоди, що дало б змогу оцінювати швидкість скорочення розриву між фактичним і бажаним станом.

4) Частина цифрових рішень може бути відтворена іншими учасниками транспортного ринку, тому сам факт їх упровадження не завжди формує тривалу конкурентну перевагу. Доцільно було б розмежувати короткостроковий ефект цифрового інструменту та стійку перевагу, що виникає завдяки накопиченим даним, організаційним компетенціям, усталеним взаємозв'язкам і здатності підприємства до постійного оновлення процесів.

5) У п. 3.2 ресурсні обмеження враховуються під час оцінювання фінансової прийнятності, строків реалізації та загальної готовності підприємства до впровадження цифрових механізмів. Дискусійним є питання щодо можливого повторного врахування вартості й тривалості реалізації, що може знижувати пріоритетність складніших рішень. Доцільно чіткіше розмежувати оцінювання очікуваного ефекту та практичної готовності до впровадження.

6) У дисертації наявні поодинокі технічні недоліки, зокрема повторення назви структурного елемента на стор. 37, перевантаженість текстовими блоками окремих рисунків на стор. 62, 66 і 88 та значний обсяг таблиці 3.1, розміщеної на стор. 184–187.

4. Рецензент **Олена Лук'янова**, кандидат економічних наук, доцент, Український державний університет залізничного транспорту, доцент кафедри менеджменту, публічного управління та HR-технологій, надала позитивну рецензію із зауваженнями:

1) На с. 90–106 цифрові платформи розглядаються як середовище взаємодії учасників перевізного процесу. Водночас недостатньо чітко визначено ознаки, за якими цифрову платформу можна відрізнити від інформаційної системи, електронного сервісу або сукупності інтегрованих програмних рішень.

2) У першому розділі застосовуються поняття «цифрові технології», «цифрові інструменти», «цифрові механізми» та «платформні рішення». Відмінності між ними розкрито недостатньо чітко, що ускладнює визначення змісту цифрового механізму як основного об'єкта подальшого оцінювання.

3) Вартісний параметр послуги на с. 165–166, 168–169, 172 потребує детальнішого розкриття у вантажному сегменті. Розмежування тарифної складової, додаткових зборів, термінальних операцій і витрат у суміжних ланках маршруту дозволило б точніше оцінити сукупні витрати клієнта.

4) У третьому розділі на с. 225–235 обґрунтовано поетапну реалізацію цифрових механізмів. Дискусійним залишається питання щодо умов переходу

між окремими етапами з урахуванням фінансових можливостей підприємства, стану інформаційних систем і готовності персоналу. Детальніша конкретизація таких умов посилила б практичну визначеність запропонованої дорожньої карти.

5) У дисертації наявні окремі технічні та редакційні недоліки. Зокрема, подекуди спостерігається неоднакове оформлення скорочень і цифрових позначень, перевантаженість окремих таблиць і рисунків, а також поодинокі неточності у розміщенні посилань на ілюстративний матеріал.

5. Голова разової 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 Арсенію Ковальову 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)