

Голові разової спеціалізованої вченої ради
Українського державного університету
залізничного транспорту
доктору економічних наук, професору
Диканю Володимирі Леонідовичу,
майдан Фейербаха, 7, м. Харків, 61050

ВІДГУК

офіційного опонента доктора економічних наук, професора

Яновської Вікторії Петрівни

на дисертаційну роботу

Ковальова Арсенія Юрійовича

на тему **«Підвищення конкурентоспроможності послуг підприємств
залізничного транспорту в умовах цифрової економіки»**,
подану на здобуття ступеня доктора філософії в галузі знань 05 «Соціальні та
поведінкові науки» за спеціальністю 051 «Економіка»

Актуальність обраної теми дослідження та її зв'язок з науковими програмами, планами, темами. Транспортна система України функціонує в умовах глибокої просторової та структурної перебудови, що охоплює зміну напрямів зовнішньої торгівлі, перерозподіл вантажної бази, зростання ролі прикордонних переходів, портових вузлів і сухопутних коридорів, трансформацію міжрегіональної мобільності населення. Підприємства залізничного транспорту забезпечують переміщення масових вантажів, підтримання виробничих зв'язків, функціонування експортної логістики, транспортну доступність територій і стійкість критичної інфраструктури. Економічні результати їхньої діяльності залежать від пропускної спроможності мережі, стану рухомого складу, узгодженості станційної і термінальної роботи, фінансової забезпеченості, якості інформаційного обміну та здатності адаптувати маршрути до змін середовища. Сукупна дія зазначених чинників визначає потребу в системному дослідженні конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту з урахуванням повного перевізного циклу та міжвидових умов транспортного ринку.

Воєнні руйнування, втрата частини промислового потенціалу, переорієнтація експортних потоків, нерівномірне завантаження мережі й обмеженість інвестиційних ресурсів істотно змінили економічні передумови розвитку галузі. Зростання дальності окремих маршрутів, накопичення вагонів на стиках, відмінність технічних і документальних процедур, залежність від термінальної інфраструктури та суміжних видів транспорту підвищують значення координації операцій. Конкурентний результат формується у межах ланцюга, де кожна затримка, повторне оформлення, розрив інформації або відсутність резервної схеми впливають на строк, вартість і передбачуваність обслуговування. Цифрові механізми набувають економічного значення через здатність поєднувати дані про попит, ресурси, маршрут, стан операцій та відхилення, забезпечуючи підготовку обґрунтованих управлінських рішень.

Зазначене підтверджує актуальність і своєчасність дисертаційного дослідження Ковальова А. Ю., спрямованого на розвиток теоретичних положень, удосконалення методичних засад і розроблення практичних рекомендацій щодо підвищення конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту на основі обґрунтованого вибору та послідовного впровадження цифрових механізмів в умовах цифрової економіки.

Актуальність дисертаційної роботи підтверджується її відповідністю пріоритетним напрямам державної політики у сфері розвитку транспортного комплексу, цифрової трансформації економіки, відновлення та модернізації транспортної інфраструктури, європейської інтеграції, підвищення стійкості перевізного процесу та удосконалення якості послуг підприємств залізничного транспорту. Зокрема, дисертацію виконано з урахуванням і відповідно до стратегічних орієнтирів Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, Стратегії цифрового розвитку інноваційної діяльності України на період до 2030 року, Стратегії розвитку та розбудови прикордонної інфраструктури з країнами Європейського Союзу та Республікою Молдова до 2030 року, Плану України в межах інструменту Ukraine Facility, Експортної стратегії України та Стратегії розвитку Харківської області на 2021–2027 роки. Тематика відповідає стратегічним напрямкам розвитку транспортного комплексу, цифрової трансформації, інтеграції до європейського транспортного простору й відновлення прикордонної інфраструктури, а сформовані рекомендації мають значення для планування поетапної модернізації підприємств галузі.

Отже, викладені положення дають достатні підстави стверджувати, що тема дисертаційної роботи Ковальова А. Ю. є актуальною і своєчасною, а одержані теоретичні, методичні та прикладні результати мають належну наукову й практичну значущість у контексті підвищення конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту, обґрунтування пріоритетності цифрових механізмів та визначення послідовності їх упровадження в умовах цифрової економіки.

Ступінь обґрунтованості та достовірності наукових положень, висновків і рекомендацій. Обґрунтованість результатів забезпечується взаємною відповідністю мети, завдань, об'єкта, предмета і методів дослідження, послідовним переходом від теоретичного осмислення конкурентоспроможності до економічної діагностики та методичного вибору цифрових механізмів. Теоретична основа охоплює положення економічної теорії, теорії конкуренції, теорії послуг, цифрової і платформної економіки, транспортної логістики, стратегічного управління та сталого розвитку. Історико-логічний і абстрактно-логічний методи використано під час формування понятійного апарату; системно-структурний, порівняльний та економіко-статистичний методи забезпечили дослідження ринкових, просторових, інфраструктурних і фінансових умов; індексний, експертний та прогнозно-сценарний інструментарій застосовано для вимірювання стану, ранжування альтернатив і перевірки стійкості одержаних пріоритетів. Експертне оцінювання проведено із залученням фахівців транспортної,

економічної та управлінської сфер. Узгодженість ранжувань перевірено за коефіцієнтом конкордації Кендалла з оцінюванням статистичної значущості результатів. Поєднання методів відповідає складності транспортної системи, у якій економічний результат залежить від взаємодії мережевих, операційних, ресурсних та інформаційних складових.

Інформаційна база охоплює законодавчі й стратегічні документи України, нормативні та аналітичні матеріали Європейського Союзу, відомості міжнародних організацій, державну статистику, фінансову звітність АТ «Укрзалізниця», офіційні матеріали транспортних операторів і результати власного експертного дослідження. Вибір аналітичного періоду дозволив відобразити відмінні режими функціонування транспортного ринку та простежити структурні зміни, спричинені пандемічними обмеженнями та повномасштабною війною.

Структура дисертації Ковальова А. Ю. забезпечує послідовне розкриття теоретичних, аналітичних, методичних і рекомендаційних аспектів дослідження. Так, понятійні положення першого розділу визначили структуру показників, результати другого розділу сформували емпіричний профіль обмежень, третій розділ забезпечив вибір цифрових механізмів і побудову етапів впровадження. Висновки ґрунтуються на проведеному аналізі, а рекомендації мають чітко визначені аналітичні передумови.

У вступі обґрунтовано актуальність теми і зв'язок роботи зі стратегічними напрямами розвитку транспортної системи, визначено мету, завдання, об'єкт, предмет, методи та інформаційну базу, представлено положення наукової новизни, практичне значення, апробацію і публікації.

У першому розділі дисертації *«Теоретичні засади формування конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту в умовах цифрової економіки»* автором опрацьовано розвиток наукових поглядів на конкуренцію, конкурентоспроможність підприємства та джерела формування конкурентних переваг, після чого розкрито галузеві особливості, пов'язані з мережевим характером діяльності, капіталомісткістю, технологічною взаємозалежністю операцій і регуляторним впливом (с. 45–62). Дослідження економічної природи транспортного обслуговування дозволило уточнити зміст конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту, визначити її структурні складові та пов'язати споживчу оцінку з інфраструктурними, управлінськими, кадровими й цифровими можливостями підприємства (с. 63–75). Класифікацію чинників розширено за джерелом виникнення, функціональним змістом, рівнем керованості й тривалістю впливу, що дало змогу відобразити складну взаємодію внутрішніх ресурсів, ринкового попиту, інституційних умов та операцій перевізного циклу (с. 76–80). Подальше узагальнення цифрових механізмів охопило управління рухом, електронні документи, відстеження, клієнтські сервіси, платформну координацію, прогнозування, моніторинг активів і підготовку персоналу (с. 81–106). Теоретичні результати першого розділу створюють основу для аналізу транспортного середовища і формування системи показників.

У другому розділі дисертації *«Діагностика ринкового середовища та міжвидових умов конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту»* досліджено цифрові та інфраструктурні умови України і країн Європейського Союзу, що дозволило встановити значення цифрової готовності, електронних процедур, щільності мереж, стану вузлів і доступності суміжної інфраструктури для розвитку транспортного обслуговування (с. 111–126). Аналіз транспортної роботи відобразив глибоку зміну вантажної бази, просторове зміщення потоків, нове навантаження на регіональні напрями та трансформацію пасажирської мобільності, пов'язані з пандемічними й воєнними чинниками (с. 127–156). Фінансово-ресурсна діагностика перевізника забезпечила врахування ліквідності, автономії, прибутковості, структури активів і зобов'язань як обмежень швидкості цифрового розвитку. У межах міжвидового аналізу визначено сегменти, де підприємства залізничного транспорту мають стійкі переваги, та операції, у яких посилюється конкуренція автомобільного транспорту або виникає потреба у комбінованій схемі обслуговування. Розкриваючи конкурентоспроможність послуг підприємств залізничного транспорту в системі міжвидової взаємодії, автор визначив сегменти збереження ринкових переваг залізниці та встановив операції перевізного циклу, у межах яких виникають найбільш відчутні часові, інформаційні, документальні й координаційні втрати (с. 157–175). Результати розділу формують обґрунтоване уявлення про просторові та міжвидові передумови вибору цифрових механізмів.

У третьому розділі дисертації *«Методичне забезпечення вибору та впровадження цифрових механізмів підвищення конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту»* сформовано систему показників, яка охоплює ринково-сегментний, просторово-мережевий, операційно-технологічний, сервісно-клієнтський, фінансово-ресурсний, цифрово-інформаційний і стійкісно-ризиковий напрями (с. 180–198). Відбір індикаторів проведено за змістовою відповідністю, доступністю джерела, порівнюваністю, визначеністю напрямку впливу та придатністю до нормування, що дозволило поєднати статистичні, фінансові й експертні значення в одному аналітичному профілі. Дисертант установив слабші складові, пов'язані з операційними простоями, стійкістю до збоїв, резервуванням і ресурсним забезпеченням, після чого здійснив багатокритеріальне зіставлення цифрових альтернатив. Базова оцінка визначила високий пріоритет систем відстеження, ресурсне коригування надало першочергового значення електронному документообігу, а пасажирська перевірка вивела на провідну позицію цифровий сервіс пасажирів; наведені результати відображають відмінність функціональних потреб вантажного і пасажирського напрямів (с. 198–216). Прогнозно-сценарне оцінювання підтвердило відносну стійкість пріоритетів і стало основою дорожньої карти, у якій цифрові документи та відстеження передують розвитку клієнтських сервісів, координації стиків і масштабуванню прогнозової аналітики (с. 216–235). Авторська послідовність узгоджує технологічну залежність механізмів, ресурси, строки і організаційну готовність підприємств залізничного транспорту.

Усі розділи та підрозділи дисертаційної роботи характеризуються змістовною завершеністю, логічною послідовністю викладу та містять наукові результати, що мають теоретичну та практичну цінність. Загальні висновки відображають виконання поставлених завдань, містять узагальнення теоретичних, діагностичних і методичних результатів та визначають практичні напрями використання розробок. Додатки забезпечують документальне та розрахункове підтвердження основних положень.

Отже, на основі викладеного вище доцільно зробити висновок про достатньо високий рівень обґрунтованості та достовірності наукових положень, висновків та рекомендацій, що містяться у дисертаційній роботі Ковальова А. Ю.

Новизна наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих у дисертаційній роботі. Ознайомлення зі змістом дисертаційної роботи Ковальова А. Ю., логікою розв’язання поставлених завдань, представленими теоретичними узагальненнями, результатами аналітичних і розрахункових процедур дає підстави погодитися із заявленими автором положеннями наукової новизни. Їх зміст послідовно розкрито в основній частині дисертації, підтверджено результатами проведеного дослідження та належним чином відображено у висновках. Наукові положення характеризуються взаємопов’язаністю, оскільки уточнення змісту конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту стало теоретичною основою для визначення умов її формування, систематизації цифрових механізмів, проведення діагностики, розроблення методичного підходу до оцінювання та обґрунтування послідовності цифрового оновлення підприємств галузі.

Насамперед заслуговує на підтримку положення, відповідно до якого *удосконалено теоретичні положення щодо трактування конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту*. Авторське визначення наведено на с. 72–73, структурну будову досліджуваної категорії розкрито на с. 73–75, класифікацію чинників її формування представлено на с. 76–80. Погоджуюся з віднесенням цього результату до удосконалених теоретичних положень, оскільки автор не обмежився уточненням понятійного апарату, а встановив змістовий взаємозв’язок між параметрами, які оцінює клієнт, характеристиками перевізного процесу та ресурсним потенціалом підприємства. Запропоноване трактування враховує споживчу, економічну, організаційно-технологічну, цифрову та адаптивну складові, завдяки чому конкурентоспроможність послуг підприємств залізничного транспорту розглядається як результат узгодженого функціонування системи транспортного обслуговування. Обґрунтованість авторської позиції підтверджується її подальшим використанням при формуванні ринково-сегментного, просторово-мережевого, операційно-технологічного, сервісно-клієнтського, фінансово-ресурсного, цифрово-інформаційного та стійкісно-ризикового напрямів оцінювання на с. 180–198. Отже, сформульоване визначення виконує в роботі не декларативну, а методологічну функцію.

Обґрунтованим є положення, згідно з яким *удосконалено наукове обґрунтування цифрово-інституційних умов підвищення конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту*. Відповідний аналіз проведено на с. 111–126, узагальнення результатів наведено на с. 241–242. Матеріали дисертації підтверджують правомірність включення до складу таких умов інтероперабельності інформаційних систем, стандартизації даних, доступності електронних процедур, кіберзахисту, цифрових компетенцій та організаційного розподілу відповідальності. Автор аргументовано доводить, що результативність цифрової модернізації залежить від узгодженості технологічного, інституційного та кадрового середовища, у якому реалізуються відповідні рішення. Наукове значення сформульованого положення вбачаю у поглибленні змісту цифрової готовності підприємств залізничного транспорту: вона пов'язується з можливістю інтеграції цифрових рішень у перевізний процес, сумісністю дій учасників транспортного ринку та здатністю користувачів працювати в єдиному інформаційному середовищі. Зазначений результат має належне аналітичне підґрунтя та відповідає змісту проведеного в дисертації порівняльного дослідження.

Підтримки заслуговує положення про те, що *набули подальшого розвитку теоретичні положення щодо впливу цифрових механізмів і платформних рішень на конкурентоспроможність послуг підприємств залізничного транспорту*. Систематизацію цифрових механізмів подано на с. 90–91, платформні форми взаємодії досліджено на с. 95–101, аналітичні й безпекові інструменти розкрито на с. 101–104, авторське узагальнення сформульовано на с. 105–106. Погоджуюся з авторською кваліфікацією цього результату, оскільки в дисертації встановлено зв'язок між застосуванням конкретного цифрового механізму та зміною відповідних характеристик перевізного циклу. Електронні процедури пов'язано зі скороченням тривалості документального оформлення, системи відстеження – з підвищенням інформаційної прозорості руху, платформні рішення – з координацією станцій, терміналів і суміжних учасників, аналітичні інструменти – з прогнозуванням ресурсних потреб і підтримкою управлінських рішень. Отриманий результат розвиває наявні теоретичні положення шляхом конкретизації функціонального впливу цифрових механізмів на параметри послуг підприємств залізничного транспорту. Платформний механізм обґрунтовано представлено як спосіб організації багатосторонньої взаємодії в єдиному інформаційному контурі, що відповідає мережевій природі перевізного процесу.

Матеріали другого розділу підтверджують обґрунтованість положення, відповідно до якого *набули подальшого розвитку наукові положення щодо конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту в умовах кризової нестабільності та воєнних ризиків*. Діагностику динаміки транспортної роботи, регіонального розподілу потоків, вантажної бази та фінансових можливостей перевізника здійснено на с. 127–156, міжвидові та логістичні умови досліджено на с. 157–175. Автором встановлено взаємозалежність між територіальною перебудовою попиту, зміною навантаження

на окремі напрями, станом транспортно-логістичних стиків, ресурсними обмеженнями та ринковими позиціями підприємств залізничного транспорту. Вважаю науково виправданим розширення економічного оцінювання за рахунок просторово-мережових і стійкісно-ризикових характеристик, оскільки в сучасних умовах параметри транспортного обслуговування визначаються станом інфраструктури, доступністю маршрутів, пропускною спроможністю окремих ділянок, узгодженістю суміжних операцій та здатністю підприємства підтримувати безперервність перевізного процесу. Сформульовані висновки безпосередньо впливають із проведеної діагностики та створюють аналітичну основу для подальшого вибору цифрових механізмів.

Найбільш вагомим у методичному відношенні вважаю положення, відповідно до якого *набули подальшого розвитку науково-прикладні положення щодо використання прогностичної та сценарної аналітики у методичному забезпеченні підвищення конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту*. Систему показників сформовано на с. 180–198, оцінювання цифрових механізмів виконано на с. 198–216, сценарну перевірку наведено на с. 216–224. Обґрунтованість цього результату підтверджується послідовністю розрахункової процедури, яка охоплює показникову діагностику, експертне оцінювання, визначення вагомості критеріїв, нормування вихідних значень, інтегральне оцінювання, ресурсне коригування, сегментну диференціацію та аналіз чутливості.

Погоджуюся з висновком автора щодо необхідності розмежування базового та ресурсно скоригованого рейтингів цифрових механізмів. Базовий рейтинг відображає потенційний вплив цифрового рішення на конкурентоспроможність послуг підприємств залізничного транспорту, тоді як скоригований рейтинг враховує фактичну фінансову, інформаційну, кадрову та організаційну готовність до його впровадження. Зміна пріоритетності механізмів після ресурсного коригування підтверджує чутливість запропонованого підходу до реальних умов діяльності підприємства та надає результатам управлінської змістовності. Окрема перевірка для пасажирського напрямку обґрунтовано засвідчує залежність структури цифрових пріоритетів від особливостей формування споживчої цінності. Наведені в дисертації розрахунки та додаткові матеріали забезпечують достатній рівень прозорості й відтворюваності методичної процедури.

Логічним завершенням дослідження є положення про те, що *набули подальшого розвитку наукові положення щодо поетапного цифрового оновлення підприємств залізничного транспорту*, розкриті на с. 225–235. Автором сформовано послідовність, відповідно до якої електронні документи та системи відстеження створюють інформаційну основу цифрового оновлення, клієнтські сервіси та координація стиків забезпечують розвиток операційної взаємодії, а прогностична і сценарна аналітика розширюють можливості обґрунтування управлінських рішень. Погоджуюся із запропонованою послідовністю, оскільки вона відповідає технологічній взаємозалежності механізмів: застосування складніших аналітичних інструментів потребує накопичення повних, достовірних і структурованих даних про перебіг

перевізних операцій. Урахування ресурсних можливостей, строків реалізації, інтеграційної складності та перспектив масштабування надає сформованим рекомендаціям практичної спрямованості та відрізняє дорожню карту від формального переліку цифрових заходів.

Загалом проведений аналіз підтверджує, що заявлені Ковальовим А. Ю. положення наукової новизни мають достатній рівень теоретичного, аналітичного та методичного обґрунтування. Формулювання результатів відповідають змісту основної частини дисертації та характеру одержаного наукового прирощення. Теоретичні положення пов'язані із системою оцінювання, результати економічної діагностики використані при обґрунтуванні цифрових пріоритетів, а методична процедура завершується формуванням послідовності практичної реалізації цифрових змін.

Отже, поставлене в дисертаційній роботі наукове завдання виконано повністю, а представлені результати дають підстави стверджувати, що Ковальов А. Ю. повною мірою оволодів методологією наукової діяльності, продемонстрував здатність самостійно формулювати та розв'язувати наукові завдання, обґрунтовувати достовірність отриманих результатів і розробляти практично орієнтовані рекомендації.

Теоретична цінність і практична значущість результатів дослідження. Теоретична цінність дисертаційної роботи Ковальова А. Ю. полягає у розвитку теоретичних положень та удосконаленні методичних засад оцінювання і підвищення конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту в умовах цифрової економіки. Автором поглиблено трактування конкурентоспроможності шляхом поєднання споживчих параметрів послуги, характеристик перевізного процесу та інфраструктурного, управлінського, кадрового, інноваційного й цифрового потенціалу підприємства. Обґрунтована структурна будова досліджуваної категорії дає змогу встановити зв'язок між можливостями перевізника, організацією транспортного обслуговування та його ринковою оцінкою вантажовласниками і пасажирями.

Теоретичну значущість мають розвинуті автором положення щодо впливу цифрових механізмів і платформних рішень на конкурентоспроможність послуг підприємств залізничного транспорту. Встановлено їх вплив на тривалість операцій, інформаційну прозорість, електронну взаємодію з клієнтами, моніторинг перевезень, координацію учасників маршруту та аналітичне забезпечення управлінських рішень. Наукове обґрунтування цифрово-інституційних умов доповнено вимогами до сумісності інформаційних систем, якості електронних процедур, доступності цифрових сервісів, захисту даних, кібербезпеки та готовності учасників транспортного ринку до електронної взаємодії.

Методичну цінність дисертації визначає підхід до оцінювання конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту та визначення пріоритетності цифрових механізмів, який поєднує показникову діагностику, експертне зіставлення альтернатив, інтегральне оцінювання, ресурсне коригування і сценарну перевірку. Розроблена послідовність цифрових

змін узгоджує впровадження електронного документообігу, систем відстеження, клієнтських сервісів, платформної координації та прогнозно-аналітичних інструментів з інформаційною і ресурсною готовністю підприємства, строками реалізації та стійкістю до ризиків.

У цілому результати дослідження поглиблюють теоретичні засади забезпечення конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту, розширюють наукові уявлення про функціональне призначення цифрових механізмів у перевізному процесі та формують методичне підґрунтя для обґрунтування черговості їх впровадження.

Практичне значення отриманих результатів полягає у можливості використання теоретичних положень, методичних рекомендацій і практичних пропозицій підприємствами залізничного транспорту, органами публічної влади та закладами вищої освіти під час оцінювання конкурентоспроможності транспортних послуг, визначення напрямів цифровізації перевізного процесу, розвитку електронної взаємодії з клієнтами й удосконалення управління транспортними потоками.

Положення щодо цифрового супроводу перевезень, електронного документообігу, відстеження рухомого складу і вантажів та координації учасників перевізного процесу застосовуються у діяльності виробничого підрозділу вокзал станції Харків-Пасажирський філії «Вокзальна компанія» АТ «Укрзалізниця» (довідка про впровадження б/н від 4 грудня 2025 року). Результати аналізу транспортної роботи та фінансово-ресурсного стану перевізника використовуються виробничим підрозділом «Служба роботи станцій» регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця» (акт про використання результатів дисертаційної роботи № 03/26 від 20 січня 2026 року). Положення щодо цифрових платформ ураховано Департаментом економіки і міжнародних відносин Харківської обласної державної адміністрації під час реалізації Стратегії розвитку Харківської області на 2021–2027 роки (довідка про впровадження № 0610-26/2365 від 28 квітня 2026 року).

Теоретичні та практичні розробки використовуються в освітньому процесі Українського державного університету залізничного транспорту під час викладання дисциплін «Діджитал-менеджмент», «Електронне урядування», «Конкурентна стратегія підприємства», «Цифрова економіка та менеджмент ІТ», «Цифрові платформи», «Цифровий розвиток та е-демократія», «Стратегічне управління на залізничному транспорті», «Управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту та менеджмент транспортних послуг», «Управління якістю транспортних послуг», «Управління конкурентоспроможністю на підприємствах залізничного транспорту», а також при підготовці курсових, бакалаврських і магістерських кваліфікаційних робіт, що підтверджується актом про впровадження від 27 лютого 2026 року.

Повнота викладення основних результатів в опублікованих працях. Основні положення та результати дисертації представлені у 28 наукових працях, серед яких сім статей у наукових фахових виданнях України, матеріали

конференції у виданні іншої держави, включеному до міжнародної наукометричної бази Scopus, одна стаття в іншому виданні та дев'ятнадцять тез доповідей. Загальний обсяг публікацій становить 10,13 д.а, особистий внесок здобувача дорівнює 6,28 д.а.

Ретельне ознайомлення з дисертацією та науковими публікаціями Ковальова А. Ю. дозволяє зробити висновок, що основні положення дисертаційної роботи, які виносяться на захист і складають наукову новизну, у повній мірі висвітлені в опублікованих працях та обговорені на науково-практичних конференціях. Кількість і зміст опублікованих наукових робіт відповідає положенням постанови Кабінету Міністрів України № 44 «Про затвердження Порядку присудження ступеня доктора філософії та скасування рішення разової спеціалізованої вченої ради закладу вищої освіти, наукової установи про присудження ступеня доктора філософії» від 12 січня 2022 року зі змінами, внесеними постановою Кабінету Міністрів України від 3 травня 2024 р. № 507.

Опубліковані наукові праці здобувача достатньо розкривають зміст наукових положень дисертаційної роботи. Сформульовані у дисертації наукові результати, висновки та рекомендації належать особисто автору і є його науковим доробком. У всіх публікаціях дотримано принципи академічної доброчесності.

Відповідність дисертації встановленим вимогам. Дисертація Ковальова А. Ю. складається зі вступу, трьох розділів, загальних висновків, додатків і списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи становить 327 сторінок, з яких основний текст займає 213 сторінок. Матеріали дисертації проілюстровано 33 рисунками і 40 таблицями, робота містить 9 додатків, список використаних джерел налічує 278 найменувань.

Дисертація представлена українською мовою, відповідає предметному полю спеціальності 051 «Економіка» та освітньо-науковій програмі «Економіка підприємства».

Мета дисертаційного дослідження сформульована чітко, відповідає обраній темі та визначає загальну логіку наукового пошуку. Поставлені здобувачем завдання взаємопов'язані, послідовно розкривають теоретичні, аналітичні, методичні й прикладні складові досліджуваної проблематики та є достатніми для досягнення визначеної мети. Їх виконання забезпечило розвиток теоретичних положень, удосконалення методичних засад і розроблення практичних рекомендацій щодо оцінювання та підвищення конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту, обґрунтування вибору цифрових механізмів і визначення черговості їх упровадження.

Структура дисертації характеризується логічністю, системністю та внутрішньою узгодженістю. Побудова роботи дозволяє простежити перехід від теоретичного обґрунтування досліджуваної категорії до аналітичної діагностики, розрахункового оцінювання та формування практичних рекомендацій.

Окремо слід відзначити належне представлення фактологічного, аналітичного та розрахункового матеріалу. Таблиці, рисунки, схеми та діаграми

змістовно пов'язані з текстом дисертації, відображають результати порівняльного, статистичного, фінансового, експертного та сценарного аналізу, сприяють послідовному розкриттю авторської позиції та підвищують доказовість сформульованих положень.

Матеріал дисертації викладено на належному науковому рівні, з дотриманням логічної послідовності, термінологічної визначеності та аргументованості сформульованих висновків. Теоретичні положення узгоджуються з результатами аналітичного дослідження, а запропоновані методичні розробки мають відповідне інформаційне та розрахункове підтвердження. Мова і стиль відповідають вимогам до дисертаційних робіт економічного спрямування.

Обсяг і оформлення дисертаційної роботи відповідають вимогам наказу Міністерства освіти і науки України від 12 січня 2017 року № 40 «Про затвердження Вимог до оформлення дисертації» зі змінами від 31 травня 2019 року.

Академічна доброчесність. Дисертаційна робота Ковальова А. Ю. є самостійно виконаним науковим дослідженням, у якому відображено авторський підхід до вирішення наукового завдання щодо підвищення конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту в умовах цифрової економіки. Теоретичні положення, методичні розробки, результати розрахунків, висновки та практичні рекомендації одержано здобувачем особисто. Із 28 наукових праць 17 опубліковано у співавторстві, водночас у дисертації використано положення, ідеї та висновки, які є результатом особистої роботи Ковальова А. Ю.

Ознайомлення зі змістом дисертації та науковими публікаціями, у яких представлено основні результати дослідження, дає підстави стверджувати, що здобувачем дотримано принципів академічної доброчесності. Запозичені теоретичні положення, статистичні відомості та результати досліджень інших науковців супроводжуються відповідними посиланнями на використані джерела. Ознак академічного плагіату, фабрикації, фальсифікації або інших порушень академічної етики під час опрацювання дисертаційної роботи не виявлено.

Дискусійні положення та зауваження до змісту дисертації. Позитивно оцінюючи системність дослідження, вважаю доцільним зупинитися на положеннях, які можуть бути предметом подальшого наукового опрацювання.

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 порівняльність сформованих груп.

2. У роботі враховано європейські вимоги щодо розвитку мережі TEN-T, інтегрованості та електронного обміну інформацією. Практичну спрямованість відповідних положень посилює 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, пропускною спроможністю 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.

Висловлені зауваження та дискусійні положення не мають принципового характеру, жодним чином не знижують загальної позитивної оцінки дисертаційної роботи, не впливають на її завершеність і загальний високий науковий рівень. Вони свідчать про масштабність дослідження та визначають перспективні напрями для подальших наукових розвідок здобувача.

Загальні висновки. На основі всебічного та детального аналізу рукопису дисертації, опублікованих наукових праць, матеріалів апробації та документів, що підтверджують практичне використання одержаних результатів, необхідно констатувати, що дисертаційне дослідження Ковальова Арсенія Юрійовича на тему «Підвищення конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту в умовах цифрової економіки» є самостійно виконаною, завершеною та змістовною науковою працею. Робота має високу актуальність, характеризується належним рівнем наукової новизни та практичною значущістю отриманих результатів та містить обґрунтовані теоретичні положення, методичні засади і практичні рекомендації щодо оцінювання конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту, вибору пріоритетних цифрових механізмів і визначення послідовності їх упровадження з урахуванням цифрово-інституційних умов, ресурсних обмежень, кризової нестабільності та сучасних вимог до надійності, прозорості та сервісної якості перевізного процесу.

Зазначене дає підстави стверджувати, що за рівнем виконання, науковою новизною, практичною цінністю, повнотою висвітлення й апробації результатів,

а також теоретичною обґрунтованістю положень, висновків і рекомендацій дисертаційна робота Ковальова Арсенія Юрійовича «Підвищення конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту в умовах цифрової економіки» повною мірою відповідає наказу Міністерства освіти і науки України від 12 січня 2017 р. № 40 «Про затвердження Вимог до оформлення дисертації» зі змінами, внесеними наказом Міністерства освіти і науки України від 31 травня 2019 р. № 759, та положенням постанови Кабінету Міністрів України від 12 січня 2022 р. № 44 «Про затвердження Порядку присудження ступеня доктора філософії та скасування рішення разової спеціалізованої вченої ради закладу вищої освіти, наукової установи про присудження ступеня доктора філософії» зі змінами, внесеними постановою Кабінету Міністрів України від 3 травня 2024 р. № 507. Її автор, Ковальов Арсеній Юрійович, заслуговує на присудження ступеня доктора філософії в галузі знань 05 «Соціальні та поведінкові науки» за спеціальністю 051 «Економіка».

Офіційний опонент:

доктор економічних наук,
професор, професор кафедри
міжнародного бізнесу та
економічних відносин

Національного транспортного університету

Вікторія ЯНОВСЬКА

