

Прийнято до публікації в журналі
ради Д 9 0 8. 0 8 4. 0 1 8 13. 0 6. 2 0 2 2 р
Госова с. в. р. ф. е. ч. г. р. о. в. → Бодичко Н. Н.
РЕЦЕНЗІЯ

доктора економічних наук, професора **МАРЦЕНЮК Лариси Володимирівни**
на дисертаційну роботу аспіранта
БЕРЕЗИ Івана Володимировича
“УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОГО
БУДІВНИЦТВА АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»”, подану до захисту на здобуття
ступеня доктор філософії зі спеціальності **051-«Економіка»**
галузі знань **05 «Соціальні та поведінкові науки»**

1. Актуальність обраної теми дисертації. В сучасних умовах господарювання важливим завданням експлуатації наявного фонду будівель та споруд залізничного транспорту є вчасне проведення реконструкції з метою поліпшення енергоефективності, архітектурно-естетичної привабливості, сприяння відповідності загальній концепції розвитку транспортної мережі України та сталому розвитку планети в цілому. Особливо актуальною ця проблема залишається для транспортної інфраструктури.

В останні роки зміни торкнулися як ставлення до залізниць, так і способів їх будівництва. Якщо раніше уряд віддавав перевагу державному будівництву, то тепер виявлялася готовність відмовитися від нього зовсім на користь приватного підприємства. Важливо знайти ефективні напрями розвитку підприємств транспортного будівництва, які можна було б застосувати в реальних умовах. Керівництву транспортної галузі України потрібно запроваджувати інноваційні рішення задля повноцінного функціонування залізничного транспорту, адже галузь зазнала величезних збитків і втрат спочатку внаслідок російського вторгнення у 2014 році, потім на зниження обсягів перевезень вплинули обмеження, пов'язані із пандемією коронавірусу, і вже починаючи з лютого 2022 року росія завдає значних руйнувань інфраструктурі нашої країни, в тому числі і транспортній.

Вважаємо, що тема, яку розкрив здобувач наукового ступеня, є вкрай важлива та актуальна для суб'єктів господарювання, що працюють у сфері будівництва в транспортній галузі. Потрібно відзначити, що саме транспортна сфера є дотичною до багатьох галузей, а отже питанням її розвитку (особливо в

контексті Євроінтеграції України) потрібно приділяти якомога більше уваги з боку науковців та практиків.

Цій тематиці присвячено багато досліджень, але у роботі виокремлено наукове завдання, яке потребує вирішення – це розробка теоретичних засад, методичних положень та практичних рекомендацій щодо оцінки ефективності управління розвитком транспортного будівництва в кризових умовах.

Отримання статусу незалежної країни викликало в національній економіці України необхідність розробки та реалізації нових методів господарювання, розвитку виробничих відносин між підприємствами різних галузей та оновлення господарчого механізму. Основним напрямком реформи господарчого механізму на залізничному транспорті є посилення адаптації до ринкового середовища за рахунок децентралізації економічного та оперативного управління з передачею основних управлінських функцій низовим структурним підрозділам – підприємствам транспортного будівництва. В теперішніх умовах вкрай необхідним є зміна системи планування та управління перевезеннями, функціонуванням та відтворенням інфраструктурних об'єктів, в т.ч. колійного господарства, діяльність яких повинна ґрунтуватися на новітніх методах господарювання з урахуванням передового досвіду залізниць країн світу, бути спрямована, з одного боку, на задоволення потреб потенційних споживачів продукції підприємств залізничного транспорту, транспортного будівництва, з іншого – на отримання достатньої величини прибутку.

За умов реформування галузі передбачається надання структурним підрозділам певного рівня господарчої самостійності. Будучи власниками виробничих ресурсів та продукції, що виготовляється, підприємства транспортного будівництва будуть прямо зацікавлені в підвищенні доходності та конкурентоспроможності. Тому, в ринкових умовах господарювання, на перший план виходить потреба в розробці заходів зі зниження собівартості та покращенні ефективності транспортного будівництва при забезпеченні заданого рівня безпеки та якості перевезень.

На долю колійного господарства та інфраструктурних об'єктів припадає більше половини вартості основних засобів залізничного транспорту. Але більшість об'єктів колійної інфраструктури знаходяться в стані значного

фізичного та морального зносу. Якщо не прийняти кардинальних заходів щодо їх оновлення, то в недалекому майбутньому АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» буде мати суттєве збільшення кількості об'єктів та кілометрів колії, що потребують негайної модернізації та значне обмеження швидкості, маси поїздів, зниження конкурентоспроможності. Тому створення сприятливих умов розвитку і функціонування підприємств транспортного будівництва є надзвичайно важливою задачею, розв'язанню якої слід приділяти велику наукову увагу.

В свою чергу, оновлення і розвиток підприємств транспортного будівництва вимагає використання різноманітних заходів їх державної підтримки. Тому вибір і наукове обґрунтування покращення ефективності управління розвитком підприємств транспортного будівництва АТ «Укрзалізниця» слід розглядати, як надзвичайно важливу державну задачу, від вирішення якої залежить подальший ефективний розвиток національної економіки України. Так само і для економічної науки в цілому, це є дуже важливим завданням, оскільки без розробки теорії та методології розвитку підприємств транспортного будівництва неможливо створити й концептуальні засади економічного механізму управління транспортним будівництвом.

Представлене розкриває той факт, що проблема розробки та обґрунтування ефективної системи управління розвитком підприємств транспортного будівництва АТ «Укрзалізниця» набуває значення домінуючого чинника економічної політики в транспортному комплексі України.

Виходячи з вказаного тему дисертації Берези І.В. слід вважати актуальною. Розробка зазначеної теми набуває важливе значення на галузевому, державному рівні, в теоретичному та прикладному контексті.

Дисертація включає вступ (стор. 18-26), три розділи (стор. 27-150), висновки (стор. 151-153), 272 найменування використаних джерел (стор. 154-185) та додатки (стор. 186-295). Графічна частина основного об'єму роботи включає 14 рисунків, 6 таблиць.

2. Оцінка обґрунтованості наукових положень дисертації їх достовірності і новизни. В дисертації наведено нове вирішення важливої науково-практичної проблеми: обґрунтування та розробка теоретико-методичних положень і прикладних рекомендацій щодо управління розвитком транспортного будівництва з урахуванням економічних важелів державного регулювання національної економіки.

На основі виконаного дослідження автором удосконалено:

- теоретичні підходи до управління економічною діяльністю транспортного будівництва, в яких на відміну від існуючих встановлюється пріоритетність управління доходами перед управлінням витратами та застосовується цілеорієнтоване управління результативністю, що передбачає цілеспрямований вплив суб'єкта управління за допомогою застосування спеціальних інструментів на прибутковість кожного виду відтворювальної діяльності з метою максимізації використання виробничих потужностей (стор. 46-61);
- концептуальні засади економічного механізму управління транспортним будівництвом: особливостей організації їх виробничої діяльності, побудови економічних відносин з іншими суб'єктами філій залізниці та клієнтурою в процесі реалізації основної діяльності з метою дотримання умов економічно ефективного функціонування та розвитку (стор. 62-74);
- методичні підходи до формування стратегії відтворення основних засобів залізниць, що на відміну від існуючих включає: стратегічне планування, принципи, нові етапи та економіко-математичну модель визначення обсягу відтворювальної діяльності на перспективу, що дозволить максимізувати їх доходність та мінімізувати витрати на їх функціонування (стор. 90-97);
- методичні підходи до операційного аналізу витрат, якій базується на нелінійних залежностях витрат, прибутку будівельних організацій від відтворювальної діяльності об'єктів транспортної інфраструктури, що дозволяє знайти оптимальне співвідношення «результати-витрати», відповідно до якого обґрунтовуються рішення щодо доцільності реалізації відтворювальної діяльності (стор. 110-117);
- методичні основи раціонального скорочення будівельного лагу при утриманні та будівництві інфраструктурних об'єктів на основі зіставлення

потенціалу транспортного будівництва та прогнозованої вартості заємних коштів (стор. 122-127).

В процесі роботи над дисертацією дістало також подальший розвиток:

- обґрунтовано методичні підходи до встановлення граничного рівня існування підприємства транспортної інфраструктури, виходячи з граничного рівня витрат на забезпечення заданого рівня інтенсивності експлуатаційної діяльності на залізничних дільницях та особливостей прояву об'єктивних законів економіки в процесі відтворювальної діяльності (стор. 62-74);
- економічний інструментарій обґрунтування відтворювальної діяльності, що дозволить оптимізувати будівельний лаг та суму витрат транспортного будівництва шляхом застосування економіко-математичного моделювання (стор. 115-117);
- методичні підходи до визначення ефективності системи управління відтворювальною діяльністю об'єктів транспортної інфраструктури на основі показників оцінки ефективності виконання окремих функцій транспортного будівництва за рахунок розробки узагальнюючого показника для проведення комплексної оцінки ефективності процесів управління відтворенням основних засобів (стор. 131-147).

Використані в дослідженні першоджерела, розкривають широкий спектр інформаційних матеріалів, до яких можна віднести актуальні статистичні дані Європейського комітету статистики, Державної служби статистики України, статистичну звітність підприємств залізничного транспорту, в т.ч. транспортного будівництва; наукову, аналітичну тощо. Дослідження Берези І.В. є об'єктивними, достовірними, виконані прогнози розрахунки (п.2.3, стор. 98-105, 254-287) вірогідними та ґрунтовними.

Здобувач в своїй роботі на основі узагальнення світового досвіду, з адаптацією його до соціально-економічних реалій глибоко та всебічно виконав дослідження поставленої проблеми.

Аналіз виконаного дослідження Берези І.В. дозволяє зробити висновок про обґрунтованість, достовірність, наукову новизну отриманих здобувачем основних наукових положень, результатів та висновків.

Дисертація є оригінальною, самостійною і завершеною науковою працею. Наукові результати, висновки та рекомендації, які виносяться на захист, одержані безпосередньо автором, про що свідчать публікації, які висвітлюють результати дослідження.

У роботі використовуються сучасні методи досліджень, які відповідають поставленим меті і завданням дослідження, та дозволили отримати обґрунтовані вірогідні наукові результати.

Результати роботи характеризуються науковою новизною та отримані особисто автором, що засвідчується публікаціями у наукових фахових виданнях. Усі результати, що характеризуються науковою новизною, опубліковані. Кількість та якість публікацій відповідають вимогам 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 р. № 44.

Робота характеризується логічною побудовою. Сформульована мета розкривається у завданнях, поставлених у роботі. За всіма завданнями отримані наукові положення та науково обґрунтовані результати, що у сукупності розв'язують важливе наукове завдання.

Робота відповідає спеціальності 051 Економіка.

Серед позитивних моментів можна визначити достатню кількість публікацій та участь в десяти конференціях різного рівня, адже презентація своїх досліджень на обговорення інших вчених є важливим елементом підтвердження значущості наукових доробок.

3. Оцінка змісту дисертації. За змістом та структурою представленої роботи можна відзначити логічність доводів та аргументованість результатів, що підкріплені статистичними даними достатньої ретроспективи та розрахованими на їх основі прогнозними показниками.

Перший розділ дисертації присвячено дослідженню зовнішнього середовища розвитку ПТБ, організаційно-господарському механізму функціонування та реформування залізниць країн Європейського співтовариства та відповідність напрямів розвитку України, її залізничного транспорту, як найважливішого елемента структури національної економіки, інтеграційним процесам у європейські та світові системи, що вимагає чіткого усвідомлення та дотримання відповідності міжнародним нормам та стандартам в технічній, економічній, соціальній, організаційній та інформаційній сферах. Розкрито основну мету функціонування ПТБ - стабілізація технічного стану основних засобів АТ «Укрзалізниця» через відтворення залізничної інфраструктури, що в дасть можливість забезпечити стратегічний розвиток та ефективне функціонування залізничного транспорту, забезпечити необхідний рівень пропускну та провізної спроможності, безпеки руху поїздів, що в підсумку підвищить конкурентоспроможність залізничного транспорту підвищить обороноздатність держави.

Другий розділ розкриває головний напрямок економічно ефективного розвитку комплексу національної економіки України, що полягає у створенні конкурентоспроможної матеріально-технічної бази підприємств і організацій є забезпечення динамічного й пропорційного розвитку транспортно-виробничого потенціалу національної економіки України.

Досліджена роль ПТБ залізничного транспорту, що полягає в забезпеченні безперебійного, із установленими швидкостями, безпечного руху поїздів у заданих напрямках. Мета функціонування інфраструктурних об'єктів полягає в певній відповідності потребам перевізного процесу при мінімумі експлуатаційних витрат при забезпеченні безпеки інфраструктурного функціонування. Колійне господарство Укрзалізниці являє собою одну з найголовніших галузей залізничного транспорту. Приблизно половина всіх коштів, що витрачаються на капітальний ремонт залізничного господарства, припадає саме на колійне господарство.

У третьому розділі дисертації виконано дослідження найважливіших проблем забезпечення ефективного функціонування залізничного транспорту взагалі, колійної інфраструктури, ПТБ зокрема, та розроблено теоретичне

підгрунтя їх ефективного розв'язання, в основу якого покладено позитивний досвід вирішення аналогічних проблем в країнах світу, з урахуванням вітчизняної специфіки та перспектив розвитку вантажоутворюючих галузей.

У результаті використання комп'ютерного моделювання процесу експлуатації залізничного переїзду, як інфраструктурного об'єкта, отримані вихідні дані, необхідні для оцінки економічної ефективності агрегату пристроїв огорожування УЗПГ-ТА.

Здобувач обґрунтовує, що з урахуванням того факту, що виробничі інвестиції стають основними засобами залізничного транспорту і починають приносити прибуток лише після їх введення в експлуатацію, скорочення тривалості будівництва веде до зменшення шкоди від "заморожування" інвестицій в незавершеному будівництві. Отримання економічного ефекту від скорочення обсягу незавершеного будівництва дозволяє концентрувати фінансові, матеріальні та трудові ресурси на спорудження пріоритетних (нових) інфраструктурних об'єктів.

Висновки віддзеркалюють результати, отримані в основній частині представленої роботи.

4. Підтвердження опублікування основних результатів у наукових виданнях.

Отримані автором результати дисертаційного дослідження опубліковано у 18 наукових працях, загальним обсягом 7,2 ум.-друк. арк., з них особисто автору належать 5,8 друк. арк. (13 написаних особисто автором), а саме: 8 наукових статей у фахових наукових виданнях, що включені до міжнародних наукометричних баз даних (обсягом 4,2 ум.-друк. арк.); тези доповідей на 10 міжнародних наукових конференціях; 3 наукових статті в інших виданнях.

5. Зауваження щодо дисертації.

Представлене дисертаційне дослідження має певні недоліки, представлені нижче.

1. На стор. 74, п. 1.3. представлено загальну характеристику залізничних переїздів у табл. 1.2., як інфраструктурних об'єктів залізничного транспорту. Слід

було також доповнити таблицю даними, що відображають рівень поточних витрат, в залежності від типу та терміну експлуатації таких об'єктів.

2. Автором наголошується, що Європейською комісією була висунута пропозиція відносно перспективної політики інфраструктурних залізничних проектів. Мета цього заходу – формування базової інфраструктурної транспортної складової, з горизонтом реалізації до 2030 року (стор. 36). Слід було б дати оцінку, як ті чи інші заходи державної підтримки України, на основі сформованих процесів гармонізації, впливають на розвиток транспортних систем та покращення ефективності транспортного будівництва.

3. Стор. 100 - визначено об'єкти інфраструктури з простроченими термінами виконання модернізації та капітального ремонту. Бажано було розкрити більш повно актуальне питання вартісної характеристики цих параметрів та запропонувати механізм встановлення пріоритетності відтворювальної діяльності, в умовах обмежених інвестиційних ресурсів.

4. У п. 1.3, с. 65, рис. 1.7 здобувачем представлено організаційну структуру управління ПТБ залізничного транспорту України. Бажано було сформовану організаційну структуру побудувати з урахуванням критеріїв або продуктивності, або вартості ремонтно-будівельних та будівельно-монтажних робіт, що припадають на ті, чи інші спеціалізовані ПТБ.

5. При визначенні необхідної суми інвестицій з урахуванням подорожчання будівельної техніки для простого відтворення (Стор. 122-123) та застосування капітальних вкладень для простого відтворення активної частини основних засобів незрозуміле змістовне навантаження терміну - з урахуванням нових цін на будівельну техніку.

6. До переліку ключових слів доречно було б додати слова: залізничний транспорт, адже робота присвячена саме залізничній галузі.

7. На жаль, в 2 розділі не вказано наслідки пандемії коронавірусу та вплив війни на залізничну галузь України.

8. В дисертації замало графічних наочних об'єктів – лише 14 рисунків та 6 таблиць.

Представлені недоліки носять скоріше дискусійний характер та в цілому не зменшують цінності отриманих в дисертації наукових результатів.

Загальна оцінка роботи та відповідність вимогам.

Представлена дисертація Берези Івана Володимировича на тему: „Управління розвитком підприємств транспортного будівництва АТ «Укрзалізниця»" незважаючи на представлені дискусійні аспекти є завершеною науковою працею, в якій автор здобув нове вирішення важливої загальнодержавної проблеми – обґрунтування та розробка теоретико-методичних положень і прикладних рекомендацій щодо управління розвитком транспортного будівництва з урахуванням економічних важелів державного регулювання національної економіки.

Здобувачем отримані науково-прикладні результати, що дозволяють суттєво покращити економічний стан підприємств транспортного будівництва, об'єктів колійної інфраструктури, рівень їх адаптації до ринкових умов та вимог клієнтів, що в підсумку дозволить досягти суттєвих конкурентних переваг на транспортно-будівельному ринку України.

Дисертація повністю відповідає Вимогам до оформлення дисертацій, затверджених наказом Міністерства освіти та науки України №40 від 12.01.2017 р., 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 р. № 44. Робота відповідає спеціальності 051-Економіка.

Здобувач Береза Іван Володимирович за спеціальністю 051 - Економіка заслуговує присудження ступеня доктора філософії.

13 червня 2023 року

Рецензент,

Професор кафедри економіки та менеджменту

Українського державного університету науки та технологій,

доктор економічних наук,

професор

