

ВІДГУК

офіційного опонента на дисертаційну роботу

Парфентьєвої Олени Геннадіївни

«Управління сталим розвитком транспортно-логістичних компаній»,

яка подана до захисту в спеціалізовану вчену раду Д 26.059.04 Національного транспортного університету на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)

1. Актуальність теми дисертаційного дослідження

На сучасному етапі розвитку економіки питання сталого розвитку набувають особливого значення, зважаючи на глобальні виклики, такі як зміни клімату, виснаження природних ресурсів та підвищення вимог до соціальної відповідальності бізнесу. Транспортно-логістичний сектор відіграє ключову роль у забезпеченні стабільності економічних процесів, однак його діяльність часто пов'язана зі значним екологічним навантаженням і потребує впровадження сучасних підходів до управління.

Вивчення принципів сталого розвитку та їх інтеграції в управлінські практики є актуальним як у глобальному, так і в національному контексті. Зокрема, для України ці питання набувають стратегічного значення в умовах повоєнного відновлення економіки, необхідності підвищення конкурентоспроможності підприємств та приведення їх діяльності у відповідність до міжнародних стандартів ESG.

Вітчизняні транспортно-логістичні підприємства часто стикаються з незабезпеченістю науково обґрунтованими теоретико-методологічними засадами і дієвими методичними рекомендаціями з впровадження принципів сталого розвитку в їхню управлінську діяльність. Це стосується, зокрема, інтеграції екологічних, соціальних і корпоративних аспектів (ESG) у стратегії підприємств, адаптації до міжнародних стандартів сталого розвитку та підвищення ефективності використання ресурсів.



Вирішення цієї проблеми має ключове значення для вдосконалення управлінських практик українських транспортно-логістичних компаній. Формування новітніх науково-методичних підходів сприятиме підвищенню ефективності їхньої діяльності, відповідності міжнародним вимогам, а також посиленню їх позицій на глобальному ринку в умовах економічної трансформації та посилення інтеграційних процесів.

З огляду на зазначене вище, необхідність формування теоретико-методологічних засад і практичних рекомендацій для інтеграції принципів сталого розвитку у діяльність транспортно-логістичних компаній, особливо вітчизняних, вказує на своєчасність та актуальність дослідження.

Основні положення і рекомендації, викладені у дисертаційній роботі, є складовими науково-дослідних робіт та науково-дослідних тем Національного транспортного університету: «Економічний розвиток і підприємництво в Україні» (номер державної реєстрації 0117U000126), де автором було запропоновано на 1 етапі – «Формування інноваційно-технологічного потенціалу підприємницької діяльності в Україні» (2019 р.) - авторське визначення змісту управління і розвитку, на 2 етапі – «Механізм забезпечення економічного зростання в Україні на інноваційних засадах» (2020 р.) – концептуальні засади визначення меж застосування моделей і механізмів сучасних трансформацій, а також на 3 етапі – «Перспективи економічного розвитку та підприємництва в умовах глобалізаційних процесів» (2021 р.) – теоретичні підходи до інтерпретації тривалого економічного зростання та якісних системних змін; «Сучасна парадигма інноваційного розвитку транспортного комплексу України» (номер державної реєстрації 0121U100635), у якій автором запропоновані на 1 етапі – «Концептуальні основи і чинники становлення інноваційної економіки України» (2022 р.) – методичні засади формування концептуального поля економічних досліджень розвитку, на 2 етап – «Розвиток інноваційних форм підприємництва в умовах глобалізаційних впливів» (2023 р.) – принципи управління підприємницькою діяльністю в глобалізаційних умовах, та на 3 етапі – «Діджиталізація бізнес-процесів підприємств транспортного комплексу» (2024 р.) - методичні засади дослідження показників ефективності розвитку транспортно-логістичних компаній.

Зазначене підтверджує актуальність дисертаційного дослідження Парфентьєвої О.Г., яка присвятила його розробленню теоретико-методологічних, концептуальних засад і методико-прикладних положень з управління сталим розвитком транспортно-логістичних компаній в умовах трансформації бізнес-середовища.

Мета дисертаційної роботи відповідає її назві, завдання в повній мірі розкривають перелік того, що необхідно вирішити для досягнення мети.

Об'єкт та предмет дослідження визначені коректно.

2. Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків та рекомендацій, їх достовірність та наукова новизна

Аналіз поданої до захисту дисертації, автореферату та публікацій Парфентьєвої О.Г. дозволяє зробити висновок про наукову обґрунтованість і достовірність представлених у них результатів. Це забезпечено завдяки актуальному вибору тематики дослідження, креативному використанню наукових підходів, системному аналізу та узагальненню результатів досліджень українських і зарубіжних науковців у сфері управління сталим розвитком підприємств. Логічна структура роботи, аргументованість наукових положень, ретельний підбір і критичний аналіз широкого кола літературних джерел підсилюють наукову і практичну значущість отриманих результатів.

Підтвердженням наукової обґрунтованості та достовірності результатів дисертаційної роботи є впровадження її положень в практичну діяльність підприємств транспортно-логістичного сектору, а також апробація на міжнародних науково-практичних конференціях.

Структура дисертації є логічною, в ній чітко визначена теоретична, методологічна та практична складові. Зміст роботи повною мірою розкриває встановлену науково-прикладну проблему.

Про високий рівень обґрунтованості положень дисертації свідчать наведені в роботі теоретичні й прикладні розробки, науково обґрунтовані пропозиції та отримані висновки. Останні є логічним завершенням проведених автором досліджень і узагальненням досягнутих результатів.

Дисертація є самостійною науковою працею, в якій системно висвітлено підхід до розвитку теоретико-методологічних засад управління сталим розвитком підприємств транспорту. Висновки та рекомендації відзначаються достовірністю та логічною обґрунтованістю, що досягнуто через застосування відповідного комплексу загальнонаукових і спеціальних методів дослідження: історичний аналіз, діалектичний та абстрактно-логічний методи; бібліометричний, ретроспективний, семантичний аналіз, методи групування, концептуалізації, картографічного огляду; логіко-діалектичний синтез; методи наукової абстракції, статистичного і динамічного аналізу; методи кореляційного аналізу, нормалізації, аналізу розривів; діалектичний та абстрактно-логічний методи; дедуктивний та аксіоматичний методи; дефінітивний та компонентний аналіз; методи наукової абстракції та агрегування; методи наукового аналізу та синтезу; абстрактно-логічний, індуктивно-дедуктивний та діалектичний методи; статистично-евристичний та теоретико-експериментальний методи.

До основних наукових положень, рекомендацій, що дають підстави присвоїти дисертанту наукового ступеня доктора економічних наук слід віднести:

Вперше:

1. Розроблено концептуальне поле сталого розвитку як складної структурованої системи, що складається з ядра (управління, забезпечення, регулювання) та периферії (сукупності підкласів категорій за галузевою ознакою, систем та ієрархій) (с. 117-122). Цей підхід узагальнює широкий спектр ідей, принципів та практик, які спрямовані на забезпечення балансу між економічним зростанням, соціальною справедливістю та екологічною стійкістю.

2. Визначено стратегічні пріоритети наближення національної транспортної системи до умов ЄС та виконання вимог довгострокового інклюзивного економічного зростання в сфері транспортно-логістичного комплексу, обґрунтованість яких була встановлена на основі ретроспективних даних індексу сталої мобільності, результатів ABCD-групування, даних кореляційного аналізу і нормалізації та аналізу розривів, з урахуванням досягнення встановлених критеріїв ресурсозбереження,

покращення обслуговування клієнтів, підвищення прибутковості бізнесу і зменшення витрат (с. 152-173). Новизною є оригінальний спосіб визначення стратегічних напрямів сталого розвитку транспортно-логістичної компанії, що ґрунтується на визначенні внутрішніх можливостей об'єкту управління долати труднощі і щоразу відновлювати втрачений потенціал на основі оцінювання еко-соціальної резильєнтності, що сприятиме економічному розвитку країни в цілому.

3. Запропонована модель інтегрованого еко-соціального управління довгостроковим інклюзивним розвитком компаній, яка ідентифікує процес впровадження сталих практик і систему прийняття рішень, сфокусовану на розв'язання економічних проблем з урахуванням екологічних і соціальних наслідків. Запропонована модель включає систему принципів, методів та критеріїв, на основі яких формуються параметри ефективної економічної діяльності за організаційно-економічними складовими управління у сферах: «корпоративної соціальної відповідальності», «інвестування і фінансування бізнесу», «забезпечення резильєнтності компанії», та «управління ризиками». (с. 267-282). Це забезпечує транспортно-логістичним компаніям досягнення синергічних ефектів на шляху довгострокового інклюзивного розвитку.

4. Визначено порядок виявлення сучасних та перспективних умов довгострокового економічного зростання транспортно-логістичних компаній з використанням запропонованого методичного апарату розрахунку їхньої фінансової стійкості, суть якої полягає в ідентифікації ознак сталого розвитку, оптимального зростання та сталого зростання (с. 320-348). Це дозволить встановити перспективні напрями розвитку компаній транспортно-логістичного сектору економіки, що можуть бути використані як наукове підґрунтя для пошуку шляхів і формування фінансової резильєнтної поведінки транспортно-логістичних компаній.

5. Розроблено методологічні засади проведення емпіричного дослідження, суть яких полягає у визначенні системи індексів ESG стратегії, прозорості і впровадження ESG практик за принципом критичного реалізму на основі побудованої моделі «контекст – механізм – результат». Система індексів передбачає оцінку рівня впровадження практик екологічної стійкості, соціальної відповідальності, корпоративного управління (с. 414-

420). Це дозволить виявити взаємодію факторів і їх вплив на результати діяльності компаній.

Удосконалено:

6. Структурно-функціональну модель транспортно-логістичного сектору економіки через застосування діалектичного та абстрактно-логічного методів з виділенням сукупності сегментів, виокремлених за бенефіціарами перевезень (вантажовласники, пасажери), критеріями функціонального контексту (транспорт, логістика), засобами транспортування (автомобільний, залізничний, водний, повітряний, трубопровідний транспорт) та економічними моделями, яка, подає транспортно-логістичний сектор як розширену абстрактну систему, утворену із сукупності традиційних (експедирування вантажів, внутрішня і контрактна логістика, громадський транспорт, тощо) та інноваційних (логістика спільного використання, інформаційно-комунікаційні сервіси, системи однорангової архітектури, моделі спільної мобільності) моделей транспортно-логістичного обслуговування, розподілених за сегментами (бенефіціарів перевезень, функціональним контекстом, засобами транспортування) (с. 176-179). Це дало можливість для секторальної галузевої кластеризації компаній за певними ознаками та урахування специфіки економічної діяльності в управлінні сталим розвитком в контексті відповідних проєкцій.

7. Методичний підхід до оцінки фінансової стабільності, який, на відміну від існуючих, передбачає використання концептуальної моделі як інструменту обґрунтування вибору діагностичних методів. Концептуальна модель являє собою карту методів діагностики стану підприємства, диференційованих залежно від фокусу уваги (позитивний або негативний вимір – банкрутство або фінансове здоров'я) та типу оцінки (абсолютна або відносна оцінка) (с. 295-309), що дозволяє залежно від діагностичної задачі та фокусу уваги зробити обґрунтований вибір аналітичного інструментарію.

8. Теоретичні засади прийняття рішень в системі еко-соціального управління компанією, які на відміну від існуючих, ґрунтуються на альтернативному виборі «цінності проти цінностей», що відбувається між економічними цінностями (базовими критеріями, вбудованими в соціально-економічну систему) та етичними (неекономічними) цінностями (сукупність

екологічних, соціальних критеріїв і критеріїв управління як надбудова, масштаб якої залежить від рівня толерантності до факторів ESG), та враховують необхідність збалансування економічних та суспільних (екологічних, соціальних) інтересів через зону компромісу, яка демонструє, що досягнення компромісу у короткостроковому горизонті обумовлюватиме втрату певного рівня економічних вигід, у довгостроковому горизонті сприятиме мінімізації ризиків і збільшуватиме можливість одержання потенційних довгострокових вигід (як наслідку дотримання неекономічних цінностей) (с. 381-387). Це спряє усвідомленню протиріч при виборі альтернатив в контексті короткострокових і довгострокових перспектив.

9. Процедуру виміру етичних цінностей в системі еко-соціального управління шляхом виокремлення трьох етапів: оцінка фінансової суттєвості екологічних, соціальних та урядових протиріч, ESG скорінг (виключення з сукупності рішень тих, які суперечать ESG цінностям та/або погіршують ESG параметри), імпаکت-інвестування (пошук засобів вирішення проблем, пов'язаних із факторами ESG) та, відповідно, включення екологічних, соціальних та управлінських оцінок в процес прийняття інвестиційних рішень. (с. 395-398). Запропонована процедура дозволить відстежувати та ідентифікувати еко-соціальні ризики, вразливості та можливостей компанії, виявляти взаємозв'язки між проєктами та цілями сталого розвитку, розширювати співпрацю та збільшувати обсяги зовнішнього, зокрема грантового, фінансування, розподіляти ризики і витрати. Прийняття рішень з використанням запропонованої процедури та відповідне обґрунтування стратегії довгострокового інклюзивного економічного зростання сприятиме збалансуванню економічних та неекономічних цінностей і знаходженню ціннісного компромісу.

Отримали подальший розвиток:

10. Науково-теоретичні положення концепції сталого розвитку через структурування процесу її утворення з виокремленням таких характеристик як генезис, логіка, суть, засади розв'язання протиріч та стан формування концептуальних підходів. Розвиток концепції відбувається за вертикальною низхідною логікою (від прийняття концепції на глобальному рівні до інтегрування в національні політики економічного розвитку, через які до

практичної реалізації на локальному рівні). За своєю суттю концепція сталого розвитку є нормативістською концепцією (побудована як універсальна, ідеально-типова, цільова модель суспільних трансформацій) і водночас ціннісно орієнтованою (спрямованою на екологічно безпечне і соціально орієнтоване економічне зростання) (с. 65-70), що сприятиме подальшому розвитку теоретичних і методологічних положень з метою утворення цілісної синтетичної теорії сталого розвитку.

11. Теоретико-методологічний базис сталого розвитку, який ґрунтується на декомпозиції проблеми тривалого економічного зростання (наявність протиріч між економічною ефективністю, соціальною справедливістю та екологічною стійкістю), впорядкуванні концептуальних підходів (умови рівного доступу, відкритий діалог, інноваційна економіка, цифрова трансформація, зелена економіка, економіка замкнутого циклу, інклюзія) і визначенні складових сталого розвитку (трансформація системи управління, структурна зміна економічної моделі, збалансована економічна, соціальна, екологічна політика) та подає сталий розвиток з позицій об'єднуючих ідей (активна роль держави, зміцнення інституційних засад економічної діяльності, створення автономних стимулюючих механізмів) і фокусу управління (на потенційні можливості та вірогідні загрози) (с. 80-93). Це надає можливість обґрунтувати теоретичні засади прийняття рішень в системі еко-соціального управління компанією.

12. Науково-методичний підхід до формування принципів управління розвитком компаній, заснований на визначенні принципів за результатами систематизації методологічних підходів до управління ними, що враховують основні закони розвитку соціально-економічних систем (функціональний, системний, ситуаційний, синергетичний, проектний, процесний, стратегічний, програмно-цільовий, проблемно-орієнтований, адаптивний підходи) (с. 206-220), що надають можливість науково обґрунтованої розробки цілісної, адаптивної системи управління розвитком, спрямованої на розв'язання проблем, оптимізацію процесів, збалансування та стратегічну зорієнтованість на інновації та довгострокову перспективу параметрів економічного зростання.

13. Понятійно-категоріальний апарат теорії сталого розвитку в частині трактування понять: «резильєнтність», «фінансова резильєнтність», «інтегроване еко-соціальне управління», «інтегроване еко-соціальне мислення», «стратегія сталого розвитку», що відрізняються від існуючих, урахуванням еко-соціальних критеріїв у фінансовому аналізі для досягнення синергічних ефектів, акцентують увагу на здатності динамічної соціально-економічної системи до адаптації та відновлення, орієнтуються на тривалі часові горизонти та є підґрунтям для формування методологічного базису інтегрованого еко-соціального управління довгостроковим інклюзивним розвитком (с. 269-280). Це дозволяє поглибити знання щодо основних понять та категорій концепції та може бути використаний як підґрунтя для вибору шляхів вирішення актуальних проблем довготривалого інклюзивного економічного зростання у непередбачуваних умовах зовнішнього середовища.

Інформаційну базу дослідження склали законодавчі та нормативно-правові акти України, що регулюють економічну діяльність, документи методичного та нормативного спрямування міжнародних організацій у сфері сталого розвитку, інформація Державної служби статистики України, дані Статистичного офісу Європейської Комісії, офіційні аналітичні матеріали українських і міжнародних організацій, наукові напрацювання провідних вітчизняних і зарубіжних учених з питань забезпечення ефективної економічної діяльності транспортно-логістичних компаній та сталого розвитку соціально-економічних систем, зокрема, опубліковані в наукових фахових виданнях, виданнях, що індексуються у Scopus і Web of Science, монографічних дослідженнях, бази даних, сформовані за результатами емпіричного пошуку інформації, ресурси Інтернету.

Полегшує сприйняття роботи насиченість ілюстративним та табличним матеріалом, що підтверджує достатню обґрунтованість наукових положень та отриманих результатів. За сукупністю та рівнем викладення наукових положень дисертаційну роботу Парфентьевої Олени Геннадіївни можна оцінити як закінчене дослідження з вагомими науковими результатами, які є достатньо обґрунтованими та достовірними.

3. Теоретична цінність та практична значущість наукових результатів

Наукова цінність поданої до захисту дисертаційної роботи визначається поглибленням існуючих теоретичних основ та розробленням нових методологічних, концептуальних засад і удосконаленням методичних положень щодо управління сталим розвитком підприємств транспортно-логістичного сектору. Теоретичні положення та рекомендації, розроблені у дисертації, дозволяють науково обґрунтовано підійти до підтримання, забезпечення та розвитку сталого розвитку транспортно-логістичних підприємств. Теоретико-методологічні положення дослідження використовуються у навчальному процесі Національного транспортного університету (НТУ) при викладанні дисциплін «Мікроекономіка», «Економіка і організація діяльності підприємств транспорту», «Формування бізнес моделей компаній», «Економічна політика», «Розвиток підприємства», «Європейська інтеграція», «Оцінка потенціалу підприємства», «Управління витратами на підприємстві», що підтверджується довідкою впровадження від 26.09.2024 р. Результати наукових досліджень за темою дисертаційної роботи також активно застосовуються в навчальному процесі Державного університету інфраструктури та технологій (ДУІТ) при викладанні таких дисциплін, як «Економіка підприємства», «Економічна діагностика», «Економіка транспорту», «Актуальні проблеми економіки», «Сталий розвиток транспортної системи», «Європейська інтеграція та економічний розвиток» (акт впровадження від 27.09.2024 р.).

Практична значущість результатів дослідження полягає в обґрунтуванні в дисертації теоретичних висновків, методичних підходів та рекомендацій для транспортно-логістичних компаній щодо впровадження сталого розвитку, розробки нових моделей обслуговування, адаптивної системи управління та формування фінансової резильєнтності в умовах еко-соціального управління. Результати дисертаційного дослідження знайшли своє практичне застосування в діяльності ряду провідних компаній та організацій. Зокрема, наукові напрацювання автора використовуються в ДП "Національний інститут розвитку інфраструктури" (довідка від 19.09.2024 р.), ТОВ НІКО ТД (довідка від 17.10.2024 р.), SCANIA Україна (довідка від

17.10.2024 р.) та АТ «КВК» «РАПД» (довідка від 04.11.2024 р.). Крім того, результати дослідження мають дослідницький та практичний інтерес для наукової спільноти, що підтверджується актом про впровадження результатів дисертаційної роботи від RS Global Sp. z O.O., Poland від 06.09.2024 р.).

Крім того, авторські права на результати дисертаційної роботи підтверджені свідоцтвами про реєстрацію авторського права: № 109255 від 06 листопада 2021 р. на твір «Особливості оцінки конкурентоспроможності національної економіки України в умовах глобалізації», № 128676 від 30 липня 2024 р. на твір «Діагностика економічного зростання компанії в умовах сталого розвитку: економіко-математичні основи» та № 128678 від 30 липня 2024 р. на твір «Вимірювання фінансової стабільності: пошук засобів реагування на виклики та загрози».

4. Повнота викладу результатів дисертаційної роботи в опублікованих працях

Основні положення і висновки дисертаційної роботи Парфентьєвої Олени Геннадіївни викладено у 48 наукових працях, серед яких 5 колективних монографій, 1 стаття в закордонних виданнях з наряду, 4 статті у закордонних виданнях, внесених до міжнародних наукометричних баз Scopus і Web of Science, 22 статті опубліковано у наукових фахових виданнях України з економіки, з них 15 – одноосібних; 16 праць апробаційного характеру; 3 свідоцтва авторського права.

Кількість праць у повній мірі відповідає вимогам до публікації основних положень дисертації на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук. Основні наукові положення, висновки та результати дисертаційної роботи були оприлюднені автором на всеукраїнських та міжнародних науково-практичних конференціях.

5. Відповідність дисертації встановленим вимогам

Дисертація Парфентьєвої Олени Геннадіївни складається зі вступу, п'яти розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел.

Загальний обсяг роботи становить 566 сторінок, у т.ч. основний текст займає 431 сторінку. Матеріали дисертації проілюстровано 49 рисунками, 72 таблицями та містять 14 додатків. Список використаних джерел налічує 728 найменувань.

Логіка дисертаційного дослідження чітко корелює з поставленою метою та завданнями, що визначають його структуру. Структура дисертаційної роботи відповідає назві, меті та завданням дослідження, її оформлення відповідає чинним вимогам, наукові положення представлені чітко, логічно, висновки і рекомендації ґрунтуються на результатах авторських досліджень проблеми.

Дисертаційна робота Парфентьевої Олени Геннадіївни за рівнем наукової новизни, змістом, логікою викладення матеріалу, узагальнюючими висновками та пропозиціями є завершеним та самостійним науковим дослідженням, виконана в межах визначеної за паспортом спеціальності 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності).

Оформлення дисертаційної роботи відповідає встановленим вимогам до наукових робіт, поданих на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук. Виклад матеріалу дисертації загалом подається обґрунтовано, розділи дисертаційної роботи взаємопов'язані між собою, висновки й пропозиції логічно випливають зі змісту дисертації. Авторські пропозиції та рекомендації, методологічні положення та методичні підходи і наукові розробки, представлені в дисертаційній роботі, деталізовані здобувачем і в більшості доведені до можливості практичного використання.

Зміст автореферату та його структура, повністю відповідають основним положенням, висновкам і рекомендаціям дисертації. Автореферат не містить інформації, що відсутня у дисертаційній роботі.

6. Дискусійні положення та зауваження до роботи

Слід відзначити достатньо високий рівень теоретичних та прикладних досліджень виконаних в роботі, але необхідно вказати, що мають місце деякі недоліки та дискусійні питання. Основні з них зводяться до такого:

1. Дисертаційне дослідження значно виграло, якби після розгляду поняття, видів та класифікації управління (с. 71-75), автором була розроблена система управління сталим розвитком підприємства з точки зору системно-структурного чи кібернетичного підходів до управління, або запропонована рекурсивна система управління сталим розвитком на різних рівнях (мікро-, мезо-, макро-), що дозволило б більш детально та систематизовано розкрити багаторівневий підхід до досліджуваної теми.

2. В дисертації у таблиці 1.4 (с. 110-111) представлено зміст концепції сталого розвитку в сучасній українській економічній думці. Однак доцільно було б чіткіше розмежувати поняття сталого розвитку на національному рівні та сталого розвитку підприємства, розглянувши їх окремо для більш детального аналізу та пояснення авторських визначень.

3. Запропоновані дисертантом економічні, соціальні та екологічні наслідки функціонування та розвитку транспорту (рис. 2.6, с. 146), а також екстернальні ефекти транспортно-логістичного сектору в таблиці 2.4 (с. 147) потребують більш глибокого розкриття. Зокрема, в рис. 2.6 у блоці «Середовище» рекомендовано включити політичну складову, наприклад, регуляторну політику, оскільки екологічні наслідки можуть залежати від ефективності державного регулювання (норм, законів, санкцій). Також важливо врахувати політичну нестабільність та воєнні дії, з огляду на сучасні умови в Україні. У «Середовищі» доцільно також врахувати вплив розвитку інфраструктури та транспорту не тільки на водні ресурси і атмосферу, а й на ландшафти та ґрунти. Відповідно, ці елементи бажано додати до змісту екстернальних ефектів (табл. 2.4), а в мінімізаціях негативних екстерналій доцільно акцентувати увагу на інноваційних технологіях, таких як автоматизація транспортних процесів і впровадження систем штучного інтелекту, оскільки вони також можуть забезпечити ефективне зниження негативних наслідків.

4. Потребує пояснення дисертантом, чому в таблиці 2.7 (с. 161) некоректно відображено роки розрахунку індексу ефективності логістики (LPI), де дані наведені за 2020 та 2022 роки. Згідно з даними Світового банку, індекс обчислювався у 2018 та 2023 роках. Водночас, у таблиці 2.15 (с. 189) наведені вірні роки розрахунку (2018 та 2023 роки), що свідчить про

некоректність відповідних даних у таблиці 2.7.

5. Було б доречним у розділі 3 (с. 257-282) приділити більше уваги практичним розрахункам запропонованих методичних підходів і теоретичних концепцій на рівні конкретного транспортно-логістичного підприємства, зокрема в аспекті оцінки ESG-факторів. У цьому контексті концептуальна модель інтегрованого еко-соціального управління сталим довгостроковим інклюзивним розвитком (рис. 3.7, с. 281), яка охоплює чотири сфери й вісім критеріїв еко-соціального управління, потребує більш глибокої деталізації щодо оцінки кожного критерію, визначення цілей і механізмів реалізації на рівні підприємства. Доцільно було б провести розрахунок показників для конкретного підприємства, що дозволить точніше оцінити ефективність запропонованих підходів і їх практичний вплив на результативність в умовах транспортно-логістичного сектору.

6. Потребує пояснення авторське бачення, чому модель прийняття рішень у системі еко-соціального управління (рис. 5.1, с. 386), побудована лише з урахуванням двох критеріїв (економічні та етичні цінності), що відрізняється від попередніх досліджень, де розглядалися три сфери сталого розвитку – економічна, соціальна та екологічна (рис. 1.5, с. 121). У зв'язку з цим, доцільно було б доповнити цю модель більш чітким обґрунтуванням, пояснити зв'язок цієї моделі з іншими етапами дослідження та чіткіше визначити необхідність поєднання соціальної та екологічної складової в критерії етичних цінностей.

7. Досліджуючи показники сталого економічного зростання транспортно-логістичної компанії (с. 371-375), автором не вказано конкретне найменування компанії, для якої ці показники розраховуються. На наш погляд, доцільно було б провести ці розрахунки на прикладі декількох підприємств, оскільки це дозволило б краще продемонструвати варіативність результатів у межах галузі, а також порівняти ефективність управління фінансовими потоками та вплив різних структур капіталу на показники сталого зростання підприємств. На с. 411-412 дослідження базується на даних десяти транспортно-логістичних компаній (таблиця 5.4), однак відсутність конкретних найменувань цих компаній утруднює об'єктивну оцінку репрезентативності вибірки.

8. У розділах 5.2 та 5.3 слід було б надати більше уточнень стосовно методики проведення опитування та профілю респондентів. У розділі 5.2 (с. 419-420), де представлено анкету для оцінки сприйняття цілей сталого розвитку та ESG-мислення серед представників транспортно-логістичних компаній, відсутня інформація щодо респондентів (їхнього профілю, типу компаній та кількості опитаних осіб). Ці деталі допомогли б краще зрозуміти контекст проведеного опитування. У розділі 5.3 (с. 424-451), де подано результати опитування, відсутня чіткість щодо того, чи ці результати стосуються опитування, описаного в розділі 5.2, це може створювати певну невизначеність у сприйнятті матеріалу. Уточнення цих моментів могло б сприяти більш чіткому сприйняттю результатів дослідження та поліпшити його прозорість.

Зазначені зауваження не знижують загальний досить високий науковий рівень дисертаційної роботи.

7. Загальний висновок

Дисертаційна робота Парфентьевої Олени Геннадіївни «Управління сталим розвитком транспортно-логістичних компаній» являє собою закінчене, самостійне дослідження, що виконане на актуальну тему, на високому теоретичному та методологічному рівні, містить низку положень, що відрізняються науковою новизною. Наведені наукові результати дозволяють класифікувати роботу Парфентьевої О.Г. як таку, що містить вирішення важливої науково-прикладної проблеми – розроблення теоретичних і методологічних засад, методичних підходів та практичних рекомендацій щодо управління сталим розвитком транспортно-логістичних підприємств із урахуванням динамічної зміни бізнес-середовища.

В цілому в роботі слід визначити виконаними вимоги, що ставляться до дисертації на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук. Актуальність теми обґрунтовано, мету, завдання та предмет дослідження чітко визначено. Висновки і рекомендації, які сформульовані автором, відзначаються науковою новизною і мають практичну значущість.

Належний науково-теоретичний рівень, аргументованість і

достовірність отриманих висновків і рекомендацій, ступінь наукової новизни дають підстави для висновку, що дисертація Парфентьевої Олени Геннадіївни на тему «Управління сталим розвитком транспортно-логістичних компаній» відповідає вимогам пунктів 9, 10, 12, 13, 14 «Порядку присудження наукових ступенів», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 24 липня 2013 р. № 567 із доповненнями і змінами, та іншим нормативним вимогам, які висуваються до докторських дисертаційних робіт, а тому її автор Парфентьева Олена Геннадіївна заслуговує на присудження наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності).

Офіційний опонент

доктор економічних наук, професор,
професор кафедри менеджменту
Харківського національного
автомобільно-дорожнього
університету



Ірина ФЕДОТОВА

