

ВІДГУК

офіційного опонента

**доктора економічних наук, професора Ільчука Валерія Петровича
на дисертаційну роботу Бабиної Олени Євгенівни
«Методолого-практичні основи формування та реалізації потенціалу
транспортних підприємств», представлену на здобуття наукового
ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.04 - економіка
та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)**

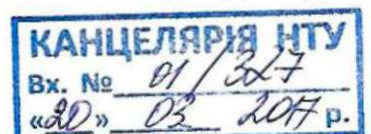
Вивчення дисертаційної роботи на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук, автореферату та наукових праць Бабиної О.Є., опублікованих за темою дисертації, дало можливість зробити такі висновки щодо представленого дослідження.

1. Актуальність теми дисертаційної роботи та її зв'язок з науковою тематикою

Економічні процеси в Україні розвиваються в умовах нестабільного зовнішнього середовища, яке характеризується непостійністю і хаотичністю. За цих умов першочергового значення набувають питання обґрунтування інструментарію управління підприємствами, який забезпечив би адаптивні реакції на зміни, що відбуваються в економічному середовищі, і розробку гнучких економічних рішень, здатних до трансформацій на етапі їхньої реалізації.

Необхідність пошуку нових підходів до управління підприємствами актуалізують також такі чинники, як формування економіки знань, трансформація суспільних відносин, зростання ролі людського фактора в економічних процесах, катастрофічний рівень екологічної загрози.

Однією з цілей реформування підприємств є відновлення та нарощування їх потенціалу. В ринкових умовах господарювання на рівні підприємств необхідно виробити відповідні теоретичні підходи до



формування потенціалу, запропонувати адекватні методики оцінки ефективності його реалізації. Глобалізація в поєднанні з ринковою трансформацією споживчих цінностей і пріоритетів вимагає внесення змін до діючої практики управління підприємствами, забезпечення інтеграції принципів, методів та інструментів формування і реалізації потенціалу підприємств.

Особливого значення набуває розв'язання проблем управління потенціалом вітчизняних транспортних підприємств, адже транспортна галузь значною мірою впливає на стан економічного і соціального розвитку держави та на її місце на світовій зовнішньоекономічній та політичній аренах. Розв'язання проблем відновлення з подальшим збереженням конкурентоздатності транспортних підприємств, що функціонують на сучасному ринку, можливо тільки за рахунок комплексу стратегічних заходів, спрямованих на підвищення потенціалу як в масштабах транспортної галузі, так і держави в цілому.

Низький рівень рентабельності та наявність значної кількості збиткових підприємств цієї галузі свідчить про недостатність методологічного та науково-практичного забезпечення із зазначеної проблематики. Необхідність дослідження сучасних підходів до формування потенціалу транспортних підприємств, виявлення і систематизація основних проблем, пов'язаних з розробкою такої господарської політики і стратегії, які б дозволи підприємствам підтримувати конкурентні переваги в довгостроковому періоді, обумовлюють актуальність дослідження Бабиної О.Є., його своєчасність і, безумовно, науково-практичне значення.

2. Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків і рекомендацій, їх достовірність, новизна та практична значимість

Положення, висновки та рекомендації, викладені в дисертаційній роботі, є науково обґрунтованими та достовірними, базуються на теоретичних дослідженнях зарубіжних і вітчизняних авторів, законодавчих

та нормативно-правових актах з питань формування та реалізації потенціалу, глибокому аналізі економічного стану транспортних підприємств, а також висновках, які були зроблені в результаті власних досліджень автора.

Висновки і пропозиції дисертаційної роботи в достатній мірі обґрунтовані, що підтверджується відповідними довідками про впровадження в органах державної та місцевої влади, на підприємствах та у навчальний процес.

Методологічна та методична база, дослідницький інструментарій, що використані дисертантом, дали змогу досягти достатнього ступеня обґрунтованості теоретичних і методичних розробок.

Автор досить чітко сформулював мету і завдання дослідження, а також конкретно визначив свій особистий внесок у вирішення проблеми формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств та його адаптування до сучасних умов, новизну сформульованих положень, які виносяться на захист.

Зміст дисертації Бабиної О.Є. викладено в логічній послідовності, добре структуровано, що забезпечило побудову належного алгоритму вирішення поставлених завдань відповідно до визначеної теми.

У першому розділі дисертації «Теоретичний базис формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств» (с.19-80) автором досліджено сутність та зміст потенціалу підприємства в умовах економіки знань, проаналізовано особливості формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств та наукові здобутки з даного питання, обґрунтовано об'єктивну необхідність нових підходів до формування й реалізації потенціалу транспортних підприємств, сформовано концепт його прояву, обґрунтовано послідовність формування потенціалу транспортних підприємств.

У другому розділі «Умови та чинники формування й реалізації потенціалу транспортних підприємств» (с.83-152) проведено аналітичне дослідження чинників впливу на потенціал транспортних підприємств

України, визначено динаміку транспортності економіки України, тенденції формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств, досліджено роль інновацій у формуванні та реалізації потенціалу транспортних підприємств.

У третьому розділі «Системно-гуманізаційна парадигма формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств» (с.156-205) автором досліджено передумови формування сучасної парадигми розвитку суспільних відносин, аргументовано її гуманізаційну спрямованість та визначено відповідальність як її ключовий принцип, розроблено концептуальні положення системно-гуманізаційної парадигми формування й реалізації потенційних можливостей транспортних підприємств у контексті обґрунтованої парадигми.

У четвертому розділі «Механізм формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств в межах системно-гуманізаційної парадигми» (с.209-289) обґрунтовано концепцію «колеса» потенціалу і на цій основі визначено збалансованість ключовою умовою ефективного формування та реалізації потенціалу підприємств. Автором досліджено сутність, складові та механізми реалізації знанневої та екологічної складових потенціалу транспортних підприємств, сформовано сутність і етапи гармонізації економічних інтересів стейкхолдерів.

У п'ятому розділі «Економічна оцінка потенціалу транспортних підприємств» (с.294-358) дисертантом сформовано методичні положення до економічної оцінки потенціалу транспортних підприємств, які поєднують темпологічний, цільовий та динамічний підхід і основу яких складає оцінка динаміки станів соціально-економічної системи. Заслуговує на увагу використаний автором підхід до прогнозування вантажообороту на основі моделювання чинників впливу з використанням NURBS технологій, а також розроблена модель оптимізації резерву провізних можливостей.

3. Новизна наукового дослідження, висновків і рекомендацій

Отримані в процесі дисертаційного дослідження результати являють собою методичні пропозиції та рекомендації щодо формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств, які дозволяють в комплексі вирішити ряд актуальних для транспортного підприємства в сучасних умовах завдань, а саме: дослідити сутність та зміст потенціалу підприємства в умовах економіки знань та визначити особливості формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств; обґрунтувати концептуальні положення щодо системного формування потенціалу підприємства; встановити тенденції та чинники формування й реалізації потенціалу транспортних підприємств; дослідити структуру потенційних можливостей транспортних підприємств; розробити концептуальні положення сучасної парадигми формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств в умовах економіки знань; сформулювати науково-методологічний підхід до оцінювання та забезпечення збалансованості потенціалу підприємства; обґрунтувати роль системи управління знаннями у формуванні та реалізації потенціалу транспортного підприємства; аргументувати вплив екологізації на формування та реалізацію потенціалу транспортних підприємств; довести необхідність гармонізації економічних інтересів стейкхолдерів в управлінні потенціалом транспортного підприємства; обґрунтувати методологічні й методичні підходи до економічної оцінки потенціалу та потенційних можливостей транспортних підприємств; обґрунтувати показники оцінки ефективності реалізації потенціалу та визначити перспективи розвитку транспортних підприємств.

Поставлена мета досліджень досягнута, зміст дисертаційної роботи Бабиної Олени Євгенівни викладений логічно, робота має наукову новизну, зокрема найбільшу наукову цінність, на наш погляд, мають такі теоретичні і методологічні розробки:

- обґрунтовано системно-гуманізаційну парадигму формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств, яка базується на суцільній

відповідальності суб'єктів господарювання та їх стейкхолдерів перед суспільством за наслідки економічної діяльності. Системно-гуманізаційна парадигма реалізується на принципах справедливості, усвідомленості, соціальної відповідальності, компетентності тощо шляхом забезпечення збалансованості формування та розвитку складових потенціалу, гармонізації економічних інтересів зацікавлених сторін, екологізації діяльності, управління знаннями співробітників підприємства. (р.3.3, с. 192 - 198);

- висунуто та доведено гіпотезу про необхідні та достатні умови проявлення потенціалу підприємства, до яких відносяться: незадоволеність економічних, соціальних, особистісних потреб окремих співробітників та підприємства в цілому; необхідність задоволення їх економічних інтересів; намір менеджменту підприємства реалізувати ефективний процес змін. Такі умови формуються на двох рівнях: трансцендентальному, на якому зароджується «імпульс» до виникнення необхідних умов, та логічному (р. 1.4, с.69-72, с.74-78);

- обґрунтовані концептуальні положення щодо системного формування потенціалу підприємства, які включають: забезпечення ресурсами на основі поєднання основного і оборотного капіталу, людського капіталу та інформації; створення потенційних можливостей як сукупності сформованих ресурсів та зовнішніх і внутрішніх умов функціонування підприємства; перетворення потенційних можливостей в потенціал завдяки сприйняттю поставлених цілей та активації намірів щодо їх досягнення (р.1.4, с.72-74);

- розроблено науково-методичний підхід до забезпечення збалансованості потенціалу підприємства, який ґрунтується на комплексній узгодженості між складовими та елементами кожної складової потенціалу в процесі його формування й реалізації та оцінюванні рівня узгодженості на основі виокремлення «робочого» (фактично використовуваного) потенціалу як граничної величини всіх складових потенційних можливостей, що гармонізована за мінімальним рівнем реалізації серед окремих складових (р.4.1, с. 211-214);

- удосконалено декомпозицію потенційних можливостей транспортних підприємств на основі системного підходу шляхом виділення за функціональною ознакою трьох рівнів. На першому рівні виокремлено групи виробничо-технологічних, маркетингових, трудових, фінансових, управлінських можливостей, які пов'язані з набором основних стратегій діяльності транспортного підприємства, на другому – кожна така група, виходячи з напрямів реалізації відповідних стратегій, конкретизується сукупністю можливостей (інноваційних, інформаційних, знанєвих, екологічних, логістичних, тощо), які на третьому рівні деталізуються можливостями застосування певних засобів їх реалізації (логістикою постачання, провізними спроможностями, технологіями перевезень, тощо). (р.4.1, с.215-218);

- удосконалено методологію комплексного оцінювання потенціалу підприємства за рахунок системного поєднання темпологічного, ресурсного та цільового підходів, що дає можливість оцінити рівень реалізації потенціалу та рівень досягнення цілей за минулий період, величину потенціалу та рівень досяжності поставлених цілей в поточному періоді, величину потенціалу у прогностному періоді (р.5.1, с.299-301, с.303-306);

- набули подальшого розвитку методичні підходи до інтегрального оцінювання рівня реалізації складових потенційних можливостей транспортного підприємства шляхом застосування мультиплікативних моделей, згідно з якими розрахунки здійснюються за нормалізованими значеннями відповідних показників (р. 4.1, с. 222-224);

- розвинуто сутність та зміст економічної категорії «потенціал підприємства» шляхом виявлення його енергетичної природи та усвідомлення, що потенціал проявляється лише внаслідок активації потенційних можливостей підприємства наміром менеджменту до здійснення змін, а реалізується - шляхом послідовного досягнення поставлених цілей, що в цілому забезпечує розвиток підприємства. Таке уявлення дозволило сформулювати векторну інтерпретацію потенціалу та встановити, що в

залежності від співспрямованості намірів менеджменту до змін та цілей підприємства він може набувати як додатних, так і від'ємних значень (р. 1.1, с. 36; р. 1.2, с.44-45; р. 1.4, с. 71-72);

- набули подальшого розвитку методичні положення щодо оптимізації величини резерву провізних можливостей транспортного підприємства та обґрунтування раціонального способу його забезпечення, які, на відміну від існуючих, базуються на визначенні прогнозної величини обсягів перевезень, що отримана за результатами імітаційного моделювання, та в якості критерію використовують мінімальне значення суми загальних втрат від невиконання перевезень та витрат на утримання необхідних резервних одиниць рухомого складу. Вибір раціонального способу забезпечення резерву рухомого складу (серед яких аутсорсинг рухомого складу, розширення парку власних транспортних засобів, підвищення продуктивності наявного рухомого складу) здійснюється за рівнем співвідношення фактичної та оптимальної величини резерву провізних можливостей. (р. 5.3, с. 333-341).

Отже, зміст дисертаційної роботи засвідчує, що окреслена мета досягнута, поставлені завдання вирішені, висновки достатньо аргументовані. Дисертантом виконано теоретично і практично цінну роботу.

Публікації по роботі охоплюють основні положення, які захищаються дисертантом. За результатами досліджень є 7 довідок про впровадження результатів дослідження в діяльність Міністерства інфраструктури України, в діяльність транспортних підприємств та в навчальний процес вищих навчальних закладів.

4. Повнота викладення основних положень дисертації в опублікованих роботах

Матеріали дисертаційної роботи належним чином оприлюднені. Основні положення дисертаційної роботи знайшли відображення у 65 наукових працях, загальним обсягом 54,72 умовних друкованих аркушів, з яких особисто автору належить 39,26 умовних друкованих аркушів, у тому

числі: 3 монографії (з яких одна – без співавторів), 40 наукових статей (з них 28 – у виданнях, визнаних МОН України фаховими з економічних наук (з яких 1 – в електронному фаховому виданні), 12 – у виданнях, внесених до наукометричних баз даних та в міжнародних виданнях). Науково-методичні розробки та пропозиції прикладного характеру пройшли апробацію більше, ніж на 20 міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференціях. Ознайомлення з публікаціями дисертанта дозволяє зробити висновок про те, що в них повною мірою відображено результати дисертаційної роботи.

Автореферат повністю відображає основні положення, висновки і рекомендації дослідження і є ідентичним результатам дисертаційної роботи.

Положення і результати кандидатської дисертації Бабиної О.Є. при написанні докторської дисертації не використовувалися.

5. Дискусійні положення та критичні зауваження щодо змісту дисертаційної роботи

Оцінюючи виконане дослідження Бабиної О.Є. в цілому позитивно, необхідно відзначити окремі дискусійні положення і зауваження.

1. У дисертації (р.1.2, с. 51-52) наведено зовнішні та внутрішні чинники, що впливають на формування потенціалу транспортних підприємств. Однак не зрозуміло, на підставі чого виокремлюються саме такі чинники або як узагальнення інших досліджень (тоді необхідно було б додати їх критичний аналіз, доповнення), або як власне узагальнення (тоді необхідно навести обґрунтування виокремлення саме такого переліку).

2. У табл. 1.4 (с. 68-69) доцільно у графі «групи чинників» виокремити серед зазначених «екологічні» та «соціальні» чинники, які є важливими складовими в системі чинників, що забезпечують сталий розвиток транспорту і, відповідно, його потенціалу.

3. У р.1.4 (с. 71) автор стверджує, що «потенціал - це властивість соціально-економічної системи, а не сама система», що є дискусійним і потребує додаткового обґрунтування. З точки зору теорії систем потенціал

являє собою систему, оскільки відповідає її властивостям. Водночас, якщо, як стверджує автор, потенціал є властивістю, як він може мати структуру?

4. Дискусійним слід вважати твердження, що з моменту реалізації потенціалу величина його зменшується (с. 77). Це може мати місце тільки за умов вичерпності ресурсів підприємства та зниження його можливостей після досягнення певних цілей.

5. Для кращого розкриття змісту і сприйняття послідовності дій доцільно рис.3.5 «Причини формування від'ємного потенціалу транспортного підприємства (с. 186) перекомпонувати: на перше місце поставити блок «причини формування від'ємного потенціалу», а на друге – «Інструменти нейтралізації».

6. Віддаючи належне використанню автором великої кількості наукових джерел та системному підході до їх аналізу, доцільно було б уникати частих посилань на використані джерела, посилюючи тим самим авторське бачення проблем, що розв'язуються в дисертації (с. 255 – 273).

7. В р.4.4 (с. 285-286) проведено дослідження важливості економічних інтересів за категоріями персоналу транспортного підприємства, проте оцінювання рівня «задоволеності» наведено тільки для одного інтересу – «оплата праці». Було б доцільно проаналізувати показники «важливість» та «задоволеність» для кожного економічного інтересу.

8. На с. 325-333 розміщено зайву теоретичну інформацію щодо безплайнів, інформацію на с. 88-90, 288 (розв'язок моделі) доцільно було б перенести в додатки.

9. Автором запропоновано цікаву модель визначення впливу чинників на вантажооборот. Проте не надано обґрунтування, яким чином було визначено групи чинників впливу та перелік чинників у кожній групі (р.5.3, с. 337).

10. У табл. 5.9 «Результати прогнозування вантажообороту» (с. 338) прогноз закінчується 2016 р. Доцільно було б мати розрахунок прогнозу щонайменше на 2018 рік.

11. Результати досліджень автора щодо формування екологічної, інноваційної, знаннєвої складової потенційних можливостей транспортного підприємства містять певні елементи наукової новизни (р.2.3, 4.2, 4.3), які автор не виніс у положення, що виносяться на захист.

Однак висловлені зауваження в цілому носять рекомендаційний характер і не знижують наукової та практичної цінності дисертаційного дослідження.

6. Відповідність дисертації вимогам «Порядку присудження наукових ступенів»

Дисертація виконана українською мовою, оформлена у відповідності до встановлених вимог, є завершеною науково-дослідною роботою, виконана на достатньо високому науково-теоретичному рівні. Дисертаційна робота логічно побудована, містить значний масив статистичної інформації. Отримані в процесі дослідження результати характеризуються науковою новизною та мають практичну цінність.

Автореферат за структурою і оформленням відповідає визначеним стандартам. Зміст автореферату ідентичний основним положенням дисертації.

7. Загальні висновки за дисертаційною роботою

Дисертаційна робота Бабиної Олени Євгенівни на тему: «Методолого-практичні основи формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств» є завершеною науковою працею, в якій наведено теоретичне узагальнення та нове вирішення наукової проблеми - розроблення теоретичних і концептуально-методологічних положень щодо формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств.

Дисертаційну роботу виконано на належному науково-теоретичному рівні, вона має як теоретичне, так і практичне значення. Текст викладено логічно, послідовно і грамотно, висновки і пропозиції аргументовані.

Отримані результати є обґрунтованими і впроваджені в управлінську практику Департаменту морського та річкового транспорту Міністерства інфраструктури України.

Тема і зміст дисертації та автореферату відповідають паспорту спеціальності 08.00.04 - економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) і профілю спеціалізованої вченої ради Д 26.059.04. Автореферат дисертації розкриває основні положення роботи.

За актуальністю теми, науковою і практичною цінністю, науково-методичним рівнем проведене дослідження відповідає вимогам, що висуваються до докторських дисертацій ДАК МОН України, зокрема пп. 9, 10, 12, 13, 14 «Порядку присудження наукових ступенів», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України № 567 від 24.07.2013 р., зі змінами, затвердженими Постановами Кабінету Міністрів України № 656 від 19 серпня 2015 р. та № 1159 від 30 грудня 2015 р., а її автор Бабина Олена Євгенівна заслуговує на присудження їй наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.04 - економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності).

Офіційний опонент,

доктор економічних наук, професор,
завідувач кафедри фінансів, банківської справи
та страхування Чернігівського національного
технологічного університету



В.П.Льчук

Підпис Льчука В.П. засвідчую:

вчений секретар

Чернігівського національного
технологічного університету
доктор наук з держ. управління, професор



І.М. Олійченко