

Приймено
ро схвалюваної
вченого ради 018
9.08.2023 р. 2018
15.08.2023 р. 2018
доктор філософії к.е.н., доцента Пікуліної Олени Вікторівни
на дисертацію Берези Івана Володимировича

РЕЦЕНЗІЯ

доцента кафедри фінанси, облік та психологія, Українського державного
університету науки та технологій, к.е.н., доцента Пікуліної Олени Вікторівни
на дисертацію Берези Івана Володимировича
на тему «Управління розвитком підприємств транспортного будівництва
АТ «Укрзалізниця»,
подану на здобуття ступеня доктор філософії зі спеціальності 051-Економіка
галузі знань 05-Соціальні та поведінкові науки

Актуальність обраної теми

Рівень розвитку об'єктів транспортної інфраструктури залізничного транспорту України є одним з найважливіших факторів, що забезпечують необхідні умови для успішного функціонування і розвитку національної економіки України.

Прогнози розвитку економіки та транспортного сектору України до 2030 р. (Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року (роздріжнення Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р)), програми розвитку окремих галузей економіки, прогнози обсягів виробництва основних видів продукції в Україні, виконані з метою визначення обсягів попиту на транспортну продукцію, показали істотну тенденцію до припинення спаду виробництва в промисловості і неухильний зріст його до 2030 р.

Виявлення взаємозв'язку між ВВП і діяльністю залізничного транспорту дозволяє спрогнозувати на перспективу вантажну роботу залізничного транспорту, розрахувати кількість і структуру парку рухомого складу за родами вантажів, а також позначити вимоги пропоновані з боку рухомого складу до стану об'єктів транспортної інфраструктури залізничного транспорту України, виконання яких дозволить забезпечити пропуск рухомого складу з установленою масою і швидкостями в заданих напрямках.

З практики можна привести приклади, коли побудовані об'єкти транспортної інфраструктури підприємствами транспортного будівництва залізничного транспорту протягом багатьох років, по різних причинах не здавалися в

експлуатацію. До моменту здачі їх в експлуатацію вони багато в чому застарівали і до відкриття руху по об'єктам транспортної інфраструктури залізничного транспорту на них підприємствами транспортного будівництва приходилося проводити ряд заходів, по приведенню техніко-експлуатаційного стану у відповідність з нормативними вимогами.

Іноді приходить зіштовхуватися і зворотним явищем, коли об'єкти транспортної інфраструктури піддавалися досить інтенсивної експлуатації і вже з всією актуальністю виникало питання про необхідність їх відтворення підприємствами транспортного будівництва.

Об'єкти транспортної інфраструктури залізничного транспорту відносяться до категорії капітальних споруд з нормативним терміном служби 30 і більше років. Якщо на процес формування транспортного потоку не накладені керуючі обмеження, а на об'єктах транспортної інфраструктури залізничного транспорту не проводяться заходи щодо їх модернізації, то в зазначеному періоді експлуатації можна виділити три основних етапи.

На першому етапі експлуатації, коли інтенсивність руху транспорту не велика, прибуток від перевезення вантажів і пасажирів може не перекривати експлуатаційних витрат об'єкта транспортної інфраструктури залізничного транспорту. На цьому етапі ефект функціонування об'єкта транспортної інфраструктури залізничного транспорту буде негативним.

В міру збільшення інтенсивності руху транспорту прибуток від його перевезень зростає. Експлуатаційні витрати, стосовно першого етапу, практично не змінюються. З моменту часу, коли прибуток від перевезень починає перевищувати експлуатаційні витрати, функціонування об'єкта транспортної інфраструктури залізничного транспорту стає рентабельним.

На другому етапі можна виділити два подетапи. У першому випадку спостерігається максимальний ефект функціонування об'єкта транспортної інфраструктури залізничного транспорту – практична відповідність фактичної інтенсивності руху транспорту пропускної здатності.

При подальшому збільшенні якісних і кількісних показників експлуатації рухомого складу залізниць починають збільшуватися витрати, пов'язані з експлуатацією об'єкта транспортної інфраструктури залізничного транспорту. Це в першу чергу пов'язано з додатковими витратами, необхідними для забезпечення безпеки руху транспорту. До цього варто додати і ту обставину, що самі роботи з підтримки об'єкта транспортної інфраструктури залізничного транспорту в придатному техніко-експлуатаційному стані підприємствами транспортного будівництва приходиться проводити в більш тяжких умовах, а отже, і з великими витратами.

У момент часу, коли прибуток від перевезень зменшується і стає рівним витратам, що збільшуються, пов'язаним з утримуванням об'єкта транспортної інфраструктури залізничного транспорту, настає третій етап, коли функціонування об'єкта транспортної інфраструктури залізничного транспорту є не ефективним. При досить великому нормативному терміну експлуатації цей етап для багатьох об'єктів транспортної інфраструктури залізничного транспорту є самим тривалим. На цьому етапі об'єкт транспортної інфраструктури залізничного транспорту стає стримуючим фактором транспортних сполучень. При цьому з особливою актуальністю встає питання про проведення відтворювальних заходів підприємствами транспортного будівництва з метою ліквідації накопиченого об'єктами транспортної інфраструктури залізничного транспорту фізичного і морального зносу з максимальної для Укрзалізниці і національного господарства України ефективністю.

Саме це і визначає науковий і практичний інтерес до обґрунтування та розробки теоретико-методичних положень і прикладних рекомендацій щодо управління розвитком транспортного будівництва з урахуванням економічних важелів державного регулювання національної економіки.

Основні положення дисертаційного дослідження пов'язані та розроблені з урахуванням: Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року (розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р);

Закону України від 23.02.2012р. № 4442-VI "Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування"; Закону України від 23.02.2012 № 4443-VI «Про внесення змін до Закону України "Про залізничний транспорт"»; Постанови Кабінету Міністрів України від 25 жовтня 2021 р. №1101 «Деякі питання правління акціонерного товариства "Українська залізниця"», Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2019 р. № 1411-р.: «Про затвердження плану заходів з реформування залізничного транспорту» і т. ін.

Оцінюючи виконане дослідження Берези І.В. крізь призму об'єктивних передумов та факторів, можна відзначити, що виконана робота відповідає сучасним проблемам науки і практики. Це свідчить про актуальність та економічне значення досліджених у дисертації проблем.

Обґрунтованість наукових положень, висновків і рекомендацій, їх достовірність і новизна

Сформульовані в дисертації наукові положення та практичні рекомендації є достатньо обґрунтованими та достовірними. Достовірність засвідчується переліком використовуваних загальновідомих методів дослідження: метод діалектичного пізнання (при досліженні особливостей виробничої та фінансово-економічної діяльності транспортного будівництва); економічного і системного аналізу (при розкритті закономірності розвитку економічних систем, місця і ролі транспортної інфраструктури у виробничій діяльності залізничного транспорту, фундаментальні положення теорії економічної ефективності, математичної статистики, теоретичні і методичні питання управління організаційно-економічним потенціалом залізничної транспортної системи; абстрактно-логічний метод (при обґрунтуванні концептуальних зasad оцінки ефективності функціонування транспортного будівництва); методи економіко-математичного моделювання (при побудові концептуальної моделі оцінки економічної ефективності інфраструктурного проекту); методи аналізу і синте-

зу (для обґрунтування напрямів підвищення ефективності діяльності транспортного будівництва); логічно-діалектичного аналізу – для розкриття теоретичних і концептуальних зasad формування та функціонування виробничої діяльності інфраструктурного комплексу, визначення причинно-наслідкових зв'язків між явищами і процесами соціально-економічного розвитку держави, вантажоутворюючих галузей та учасників транспортного ринку; оптимізації і прийняття рішень (для визначення оптимального рівня витрат та часу на будівництво та відтворення інфраструктурних об'єктів, з урахуванням вимог, що пред'являються з боку суб'єктів перевізної діяльності, а також узгодження соціально-економіко-технічних інтересів усіх учасників транспортного процесу в нових умовах).

Висновки і рекомендації дисертації є достатньо обґрунтованими, оскільки основні положення дисертаційного дослідження неодноразово доповідались та отримали схвалення на науково-методичних семінарах кафедри економіки та менеджменту Українського державного університету науки та технологій, м. Дніпро, Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, м. Одеса, міжнародних науково-практичних конференціях: «Проблеми економіки транспорту» (м. Дніпро, 2017 р.); «Економіка підприємства: сучасні проблеми теорії та практики» (м. Одеса, 2017 р.); Регіональна, галузева та суб'єктна економіка України на шляху до євроінтеграції (м. Харків, 2017 р.); Міжнародні наукові та інноваційно-інвестиційні програми: досвід та результати (м. Дніпро, 2017р.); Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту (м. Дніпро, 2017р.); Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту (м. Дніпро, 2019р.); Current problems of economy, finance, accounting and law: experience and prospects: theses of the report International scientific-practical conference (Kropyvnytskyi, Ukraine, 2023 р.); Наукові проблеми господарювання на макро-, мезо- та мікроекономічному рівнях (м. Одеса, 2023р.).

За темою наукового дослідження опубліковано 18 наукових праць, загальним обсягом 7,2 ум.-друк. арк., з них особисто автору належать 5,8 друк. арк. (13 написаних особисто автором), серед яких: 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.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в розробці теоретичних зasad, методичних положень та практичних рекомендацій щодо оцінки ефективності управління розвитком транспортного будівництва.

До основних наукових результатів дисертаційного дослідження Берези І.В. можна віднести:

- Удосконалено теоретичні підходи до управління економічною діяльністю транспортного будівництва, в яких на відміну від існуючих встановлюється пріоритетність управління доходами перед управлінням витратами та застосовується ціле-орієнтоване 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 (С. 46-61);
- Удосконалено 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 (С. 90-97);
- Удосконалено методичні підходи до операційного аналізу витрат, який базується на нелінійних залежностях витрат, прибутку будівельних організацій від відтворювальної діяльності об'єктів транспортної інфраструктури, що дозволяє знайти оптимальне співвідношення «результати-витрати», відпо-

відно до якого обґрунтуються рішення щодо доцільності реалізації відтворюальної діяльності (С.110-117);

– Удосконалено методичні основи раціонального скорочення будівельного лагу при утриманні та будівництві інфраструктурних об'єктів на основі зіставлення потенціалу транспортного будівництва та прогнозованої вартості заємних коштів (С. 122-127);

– Удосконалено 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 (С. 62-74).

– Одержано подальший розвиток обґрунтування методичних підходів 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 відтворюальної діяльності (С. 98-105);

– Одержанав подальший розвиток економічний інструментарій обґрунтування відтворюальної діяльності, що дозволить оптимізувати будівельний лаг та суму витрат транспортного будівництва шляхом застосування економіко-математичного моделювання (С. 115-117);

– Одержанали подальший розвиток методичні підходи до визначення ефективності системи управління відтворюальною 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 (С.131-147).

У запропонованих до розгляду елементів наукової новизни є теоретичне осмислення проблеми, системність і логічність викладу.

Значимість результатів дослідження для науки і практики

З точки зору значимості для економічної науки дисертація Берези І.В. представляє роботу, спрямовану на розв'язання проблеми обґрунтування та розробки теоретико-методичних положень і прикладних рекомендацій щодо удосконалення науково-методичних основ оцінки економічної ефективності розвитку підприємств транспортного будівництва як самостійних суб'єктів господарювання. В дисертаційній роботі, що рецензується, отримані нові наукові результати є вагомим, реальним внеском в економічну теорію розвитку як елементів транспортної інфраструктури, підприємств транспортного будівництва, так і залізничного транспорту в цілому, доповнюючи і розвиваючи цю галузь економічної науки конкретними елементами концептуально-методичного характеру, про що яскраво свідчать вище вказані елементи наукової новизни дисертаційного дослідження.

Практичне значення отриманих в дисертації Берези І.В. результатів визначається її науково-прикладними результатами, які впроваджені (Додаток А):

- Для структурного підрозділу: Служба організації та проведення закупівлі регіональної філії: “Придніпровська залізниця”, Акціонерного товариства: “Укрзалізниця”, Акт №11 від 10.03.2023 р.;
- в навчальний процес при викладанні курсів Українського державного університету науки та технологій (м.Дніпро), при викладанні навчальних дисциплін: Економіка будівництва, Економічний аналіз, Економіка підприємств, Управління змінами на транспорті та при написанні дипломних робіт (Довідка № Н3/6 від 06.04.2023 р.).

Повнота викладення положень дисертації

Основні положення дисертаційної роботи викладені в наукових фахових виданнях. За результатами проведенного дослідження опубліковано 18 наукових праць, у тому числі 8 – у фахових наукових виданнях. Ознайомлення з пу-

блікаціями дисертанта дозволяє зробити висновок про те, що в них достатньо повно відображені результати дисертаційного дослідження.

Дискусійні аспекти дисертаційної роботи

1. Автором дисертації недостатньо повно висвітлено економічний механізм державного регулювання відтворювальних процесів підприємствами транспортного будівництва на об'єктах стратегічного значення, до яких безпосередньо відносяться об'єкти транспортної інфраструктури залізничного транспорту (п. 3.1).

2. Не повною мірою розглянуті втрати в транспортній і поза транспортній сферах протягом лага освоєння виробничої потужності об'єктів транспортної інфраструктури відтворених підприємствами транспортного будівництва залізничного транспорту (період часу від закінчення провадження робіт по відновленню до виходу споруди на планові техніко-економічні показники), п. 3.3.

3. Недостатньо висвітлено аспекти взаємодії активної та пасивної частини основних засобів підприємств транспортного будівництва, п. 2.2, 2.3.

4. Визначення вартості будівельно-монтажних робіт з відтворення об'єктів транспортної інфраструктури підприємствами транспортного будівництва залізничного транспорту виконані тільки за укрупненими показниками, унаслідок чого не повною мірою відбита фактична величина ефекту від підвищення пропускної здатності ділянки залізниці, п.3.3.

5. Слід було б з'ясувати, які найсуттєвіші розбіжності існують в методах та принципах утримання, функціонування та відтворення об'єктів транспортної інфраструктури залізничного транспорту на напрямках МТК в Європі та Україні, що являють собою стримуючі фактори в тенденції розвитку залізничного транспорту України (п.1.1, 1.2).

Загалом виявлені в дисертаційній роботі Берези І.В. дискусійні моменти і зауваження не знижують позитивних результатів проведених досліджень.

Вони істотно не позначаються на оцінці поданої роботи яка відповідає вимогам дисертації на здобуття ступеня доктор філософії зі спеціальності 051-Економіка галузі знань 05-Соціальні та поведінкові науки.

Загальні висновки по дисертаційній роботі

У дисертаційній роботі Берези І.В. поставлено і вирішено актуальне наукове завдання – обґрутування та розробка теоретико-методичних положень і прикладних рекомендацій щодо управління розвитком транспортного будівництва з урахуванням економічних важелів державного регулювання національної економіки.

Основні положення, що винесені здобувачем на захист, повністю опубліковані у наукових виданнях.

Дисертаційна робота Берези І.В. за змістом, актуальністю, науковою новизною та практичною цінністю відповідає 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 та Вимогам до оформлення дисертацій, затверджених наказом Міністерства освіти та науки України №40 від 12.01.2017 р. які пред'являються до дисертацій на здобуття ступеня доктор філософії.

Автором отримані нові науково обґрутовані теоретичні, практичні і методичні результати, які є певним внеском у розвиток вітчизняної економічної науки.

Береза І.В. заслуговує присудження наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 051 – Економіка.

РЕЦЕНЗЕНТ :

доцент кафедри фінанси, облік та психология,
Українського державного університету
науки та технологій (м.Дніпро, Україна),
к.е.н., доцент



Пікуліна Олена Вікторівна