

ВІДГУК

офіційного опонента на дисертаційну роботу Рибіної Олени Іванівни «Організаційно-економічне забезпечення екологічно сталого розвитку залізничного транспорту», подану на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.06 – економіка природокористування та охорони навколишнього середовища у спеціалізованій вченій раді Д 55.051.01 у Сумському державному університеті Міністерства освіти і науки України

1. Актуальність теми дослідження

Функціонування залізничного транспортного комплексу має величезне значення для соціально-економічного розвитку країни, оскільки на його долю припадає близько 57 % внутрішнього вантажообігу країни та він здатний оптимально відповідати поєднанню швидкісних, цінових та екологічних вимог. Разом із тим робота залізничного транспорту супроводжується низкою наслідків, що негативно позначаються на якості навколишнього природного середовища та здоров'ї населення.

Наслідком сформованої господарської практики експлуатації об'єктів залізничного транспорту є те, що екологічні, технічні та економічні аспекти розглядаються окремо, найчастіше без урахування їх взаємозв'язку. Останнє не дозволяє повною мірою використовувати накопичений науковий і практичний потенціал у цій галузі. У зв'язку з цим формування системи організаційно-економічного забезпечення екологічно сталого розвитку залізничного транспорту є актуальним науково-практичним завданням. Це в свою чергу обумовлює необхідність розвитку теоретичних засад та практичних рекомендацій щодо формування стратегії екологічно сталого розвитку залізничного транспорту.

Аналіз структури управління природоохоронною діяльністю в Україні свідчить, що на цей час відсутня єдина й ефективна система галузевого управління охороною навколишнього середовища на залізничному транспорті. Окремі питання охорони навколишнього середовища й відповідного контролю над природоохоронною діяльністю підприємств залізничного транспорту вирішуються окремими територіальними підрозділами. Разом з тим, їх вплив обмежений певними відомчими рамками і, як наслідок, не може бути охарактеризований як продуктивний. Це ставить питання удосконалення управління

Сумським державним
університетом
Вх.н. 2963
- 09 - 10.14.

природоохоронною діяльністю залізничного комплексу, зокрема його організаційно-економічного інструментарію.

Важливого значення при цьому набуває оцінка економічної ефективності природоохоронних заходів на залізниці як складової частини більш загального завдання оцінки економічної ефективності природоохоронних інвестиційних проектів. Однак традиційний підхід (або його модифікації) до оцінки ефективності природоохоронних заходів носить загальний характер і може призвести до прийняття неправильних рішень у зв'язку з недостатнім урахуванням специфіки діяльності залізничного транспортного комплексу.

Необхідність розвитку науково-методичної бази щодо організаційно-економічного забезпечення екологічно сталого розвитку залізничного транспорту України обумовили вибір теми дисертаційної роботи, визначили її логіко-структурну побудову, мету, об'єкт, предмет і завдання дослідження.

Актуальність роботи також підтверджується її зв'язком з науковими дослідженнями, що здійснювалися в межах науково-дослідної роботи Сумського державного університету: «Фундаментальні основи забезпечення стійкого розвитку при переході до інформаційного суспільства» (№ д/р 0108U000670), де автором досліджено організаційно-економічні основи сталого розвитку залізничного транспорту України; «Фундаментальні основи формування екологічно орієнтованих механізмів реалізації соціально-економічного потенціалу в умовах інформаційного суспільства» (№ д/р 0111U002149), де автором наведені методичні підходи до економічної оцінки екологічних наслідків діяльності залізничного транспорту.

У дисертації вирішені наступні задачі: досліджено сучасний стан та відповідність залізничного транспорту України принципам сталого розвитку; обґрунтовано на основі узагальнення наукових підходів поняття «екологічно сталий розвиток залізничного транспорту»; розвинуто методичні положення щодо реформування організаційної структури управління залізничним транспортом України в напрямку забезпечення екологічно сталого розвитку галузі; досліджено науково-методичні підходи до економічної оцінки деструктивного впливу діяльності залізничного транспорту на навколишнє природне середовище; розвинуто теоретико-методичні засади щодо формування стратегії екологічно сталого розвитку залізничного транспорту; удосконалено науково-методичні підходи до оцінки еколого-економічної ефективності природоохоронних

заходів у складі стратегії екологічно сталого розвитку залізничного транспорту.

2. Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків, рекомендацій, сформульованих у дисертації, їх достовірність

Винесені на захист наукові положення, висновки та рекомендації, які містяться у дисертації і авторефераті є обґрунтованими. Зміст дисертаційної роботи і наукових публікацій здобувача за темою засвідчують достатню достовірність отриманих наукових результатів та зроблених висновків і пропозицій. Вони базуються на поглибленому вивченні та узагальненні значного обсягу наукових джерел з принципів сталого розвитку та їх можливості імплементації у сферу залізничного комплексу. Дослідження ґрунтується на серйозній теоретичній, методичній та практичній основі. Звертає на себе увагу не лише широка ерудиція автора, а й нестандартність підходів та глибина вивчення проблем, щодо управління організаційними змінами на підприємствах залізничного транспортно-комплексу. Рибіною О.І. чітко визначено мету, сформульовано завдання, предмет та об'єкт дисертаційної роботи.

У вирішенні поставлених у дисертації завдань автором використано широке коло сучасних методів дослідження: системний та структурний аналіз при формуванні організаційної структури управління природоохоронною діяльністю на залізничному транспорті; порівняльний і статистичний аналіз – під час дослідження впливу залізничного транспорту на навколишнє природне середовище; факторний аналіз – при економічній оцінці екодеструктивного впливу пересувних об'єктів залізничного транспорту; економіко-математичного моделювання причинно-наслідкових зв'язків – при визначенні основних передумов екологічно орієнтованого управління залізничним транспортом, що базуються на принципах сталого розвитку.

Основні результати дисертаційного дослідження було оприлюднено автором та отримало позитивну оцінку на одинадцяти міжнародних і вітчизняних науково-практичних конференціях. В запропонованій дисертації автором сформульовано ряд наукових положень, висновків і рекомендацій, сукупність яких являє собою вирішення конкретного наукового завдання, що має суттєве значення для економічної науки та практики. Серед них найбільш вагомими є такі.

У першому розділі – «Проблеми та перспективи екологічно сталого розвитку залізничного транспорту України» здійснено оцінку відповідності

залізничного транспорту України принципам сталого розвитку. При цьому детально проаналізовано переваги та недоліки залізничного комплексу з точки зору можливості імплементації основних принципів сталого розвитку в роботу залізничних підприємств (с. 11-15).

Детальний аналіз екологічно деструктивного впливу об'єктів залізничного транспорту України, дозволив автору стверджувати, що основні стаціонарні та пересувні об'єкти залізничного транспорту вкрай негативно впливають на атмосферне повітря, водні, земельні ресурси, живі організми та людину. Для розв'язання відповідної проблеми дисертант пропонує в комплексі розглядати організаційно-економічні, соціально-економічні та соціально-екологічні характеристики залізничного транспорту. (с. 36-58).

З метою формування теоретичних та методичних засад організаційно-економічного забезпечення екологічно сталого розвитку залізничного транспорту України та виокремлення його концептуальних основ на основі дослідження структурно-логічної сутності поняття «сталий розвиток» і його економічної, соціальної та екологічної складових автором доведено, що це поняття має узагальнювальний характер і не враховує особливостей функціонування підприємств окремих галузей економіки країни, зокрема залізничного транспорту. Базуючись на проведених дослідженнях, у дисертаційній роботі пропонується авторське визначення поняття «екологічно сталий розвиток залізничного транспорту», під яким розуміють такий розвиток, що забезпечує економічно ефективні, соціально спрямовані та екологічно безпечні умови надання послуг залізничного транспорту в інтересах теперішнього і майбутніх поколінь. (с. 59-74).

Другий розділ дисертаційної роботи присвячено формуванню екологічної стратегії розвитку залізничного транспорту, яка визначається загальними принципами концепції сталого розвитку з їх реалізацією та адаптацією у рамках діяльності транспортного підприємства. Також додатково існуючі принципи доповнено наступними: мінімізації екологічних ризиків, що передбачає пріоритетність превентивних природоохоронних заходів; адаптивності й мобільності, що враховує оперативність реагування на зміни у зовнішньому середовищі залізничного транспорту в умовах ринкової економіки; еколого-соціальної відповідальності, що передбачає необхідність компенсації збитків населенню в місцях розташування об'єктів залізничного транспорту (с. 86-87).

В дисертації дістала подальший розвиток систематизація заходів спрямованих на досягнення екологічно сталого розвитку залізничного

транспорту відповідно до ознак цільового призначення та вперше виокремлено соціально-економічні та соціально-екологічні заходи (с. 100-101).

Враховуючи недоліки багаторівневої системи органів управління щодо забезпечення екологічної безпеки, а також з метою ефективної реалізації екологічно орієнтованої стратегії залізничного транспорту, автором запропоновано провести реформування організаційної структури по забезпеченню екологічної безпеки «Укрзалізниці» утворивши Координаційний центр з питань екоорієнтованого розвитку (с. 113-116), в якому будуть зосереджені функції прогнозування, планування, координації, аналітико-інформаційного забезпечення, юридично-правового та фінансового забезпечення природоохоронної діяльності, що дозволить створити сприятливі умови для подальшого впровадження стратегії екологічно сталого розвитку «Укрзалізниці».

Удосконалено науково-методичний підхід до економічної оцінки екодеструктивного впливу пересувних об'єктів залізничного транспорту, який на відміну від існуючих враховує залежність обсягів викидів забруднювальних речовин від режиму руху та специфічні особливості формування зони активного забруднення, що збігається із селітебною територією і територією вздовж колій залізничного транспорту (с. 138-139).

Наукові положення, висновки і рекомендації дисертанта відзначаються високим ступенем обґрунтованості і достовірності, що визначається наступними аргументами: 1) в основі їх лежать використані автором новітні методи і способи організації та проведення дослідження; 2) вони базуються на великому масиві економіко-статистичної інформації, яка характеризує еколого-економічний розвиток залізничних підприємств; 3) значна частина рекомендацій автора отримала апробацію в опублікованих наукових працях дисертанта та на науково-практичних конференціях.

3. Наукова новизна і практичне значення дослідження

Вирішення поставлених у дисертації завдань призвело до отримання нових для науки результатів. Підтверджую наукову новизну положень, висновків, рекомендацій, що містяться у дисертаційній роботі.

вперше:

– визначено структурно-логічну сутність поняття «екологічно сталий розвиток залізничного транспорту», під яким потрібно розуміти розвиток, що забезпечує економічно ефективні, соціально спрямовані та

екологічно безпечні умови надання послуг залізничного транспорту в інтересах теперішнього та майбутніх поколінь (с. 74);

удосконалено:

– науково-методичний підхід до формування стратегії екологічно сталого розвитку залізничного транспорту, який на відміну від існуючих передбачає мінімізацію екодеструктивного впливу залізничного транспорту за рахунок інтеграції природоохоронної діяльності з іншими напрямками роботи суб'єктів господарювання залізничного транспорту (с. 85-98);

– науково-методичний підхід до економічної оцінки екодеструктивного впливу мобільних об'єктів залізничного транспорту, який на відміну від існуючих враховує залежність обсягів викидів забруднювальних речовин від режиму руху та специфічні особливості формування зони активного забруднення, що збігається із селітебною територією і територією вздовж колій залізничного транспорту (с. 138-139);

– методичні положення щодо формування організаційної структури управління природоохоронною діяльністю залізничного транспорту України, які на відміну від існуючих передбачають зосередження функцій прогнозування, планування, координації, аналітико-інформаційного, юридично-правового та фінансового забезпечення у єдиному координаційному центрі екологоорієнтованого розвитку залізничного транспорту (с. 113-116);

дістали подальшого розвитку:

– система принципів формування стратегії екологічно сталого розвитку залізничного транспорту, яка додатково до існуючих доповнена такими: мінімізації екологічних ризиків, що передбачає пріоритетність превентивних природоохоронних заходів; адаптивності й мобільності, що враховує оперативність реагування на зміни у зовнішньому середовищі залізничного транспорту в умовах ринкової економіки; еколого-соціальної відповідальності, що передбачає необхідність компенсації збитків населенню в місцях розташування об'єктів залізничного транспорту (с. 85-87);

– науково-методичний підхід до оцінки еколого-економічної ефективності заходів з реалізації екологоорієнтованої стратегії розвитку залізничного транспорту, який на відміну від існуючих враховує особливості впливу об'єктів залізничного транспорту на довкілля і формування еколого-економічного збитку та передбачає необхідність

дисконтування чистих грошових потоків та природоохоронних інвестицій (с. 196-201).

Результати аналізу теоретичних матеріалів і методичні положення, викладені в дисертації, доведені до стадії, що дає змогу використовувати їх для вдосконалення природоохоронної діяльності як на залізничному транспорті, так і в інших галузях транспортного комплексу.

Розроблені автором науково-методичні підходи та рекомендації були використані у роботі відокремленого підрозділу – Сумської дирекції залізничних перевезень Державного підприємства «Південна залізниця» (акт № ДН-3-14/20-254 від 24.09.2012 р.). Результати дисертаційного дослідження впроваджено у навчальний процес Сумського державного університету і використовуються під час викладання дисциплін «Економіка довкілля», «Економіка підприємства», «Теорія еколого-економічного аналізу» та «Організаційно-економічний механізм екологізації виробництва» (акт від 26.09.2013 р.).

4. Повнота викладу основних результатів дисертації в опублікованих працях

Результати наукових досліджень Рибіної О.І. з формування системи організаційно-економічного забезпечення екологічно сталого розвитку залізничного транспорту знайшли відображення в 19 публікаціях обсягом 5,36 друкованих аркушів, з яких особисто авторові належать 4,5 друкованих аркуші, в тому числі 6 статей у наукових фахових виданнях (із них 1 публікація ввійшла до міжнародної наукометричної бази РИНЦ (Росія, <http://www.elibrary.ru/>)), 1 стаття – у наукових періодичних виданнях інших держав, 1 стаття – в інших наукових виданнях України, 11 публікацій – у збірниках матеріалів конференцій (в списку публікацій, виконаних у співавторстві і поданому в авторефераті, представлено особистий внесок здобувача).

Основний зміст дисертації повно відображений в авторефераті, який лаконічно передає її основні положення. Опубліковані наукові праці та автореферат достатньо повно відображають основні результати проведених наукових досліджень.

Кількість публікацій у наукових фахових виданнях та їх зміст дозволяє прилюдний захист дисертації. Список праць автора за тематикою дисертаційного дослідження наведено в авторефераті та подано у дисертації.

5. Оцінка змісту дисертації дискусійні положення та зауваження щодо змісту дисертації

У цілому оцінюючи дисертаційну роботу позитивно, вважаємо за доцільне звернути увагу на такі зауваження й дискусійні положення.

1. На жаль, в якості складових новизни дисертаційної роботи не знайшли відображення положення викладені в табл. 1.1 (с. 14) щодо диференціації стратегій, заходів щодо різних рівнів управління (регіонального, міжрегіонального, національного).

2. Беручи до уваги всеохоплюючий огляд особливостей забруднення залізничним транспортом навколишнього природного середовища, не зрозуміло яка є структура поресурсного забруднення довкілля, що також добре було б відобразити на рис. 1.10 (с. 58).

3. Дисертантом на рис. 11 (с. 73) до економічної складової відносить оновлення якості локомотивного і вагонного парку за рахунок підвищення екологічного іміджу залізничного транспорту. Не зрозуміло, що таке екологічний імідж в даному випадку і як він буде впливати на процес відновлення обладнання. Також на даній схемі добре було б виокремити організаційну, мотиваційну та правову складові.

4. На наш погляд схема на рис. 2.11 (с. 113) побудована не зовсім коректно оскільки згідно неї координаційний центр виконує завдання щодо забезпечення екологічно безпечної діяльності залізниці. Тоді не зрозуміло, де традиційні блоки управління, відповідальні за надання послуг, технологічну, економічну складову тощо.

5. Не достатньо обґрунтовано, на наш погляд, використання для оцінки економічного збитку «Тимчасової типової методики визначення економічної ефективності здійснення природоохоронних заходів та оцінки економічного збитку, що заподіяно народному господарству від забруднення навколишнього середовища». Також, в якості бази автор використовує формулу для визначення економічного збитку від забруднення атмосферного повітря, проте надалі говориться вже про «збиток від забруднення навколишнього середовища» (с. 138-139).

6. Не зрозуміло, чому критерієм економічної оцінки наслідків екодеструктивного впливу залізничного транспорту автор обрала лише коефіцієнт a_p , що враховує питомі витрати палива при різних режимах руху.

7. Виходячи із логіки дослідження, у роботі повинна існувати беззаперечна залежність між формулою 3.11 (с. 196) та розрахунками, наведеними у табл. 3.7 (с. 201), проте спостерігаємо неврахування

складової «додатковий прибуток від перевезень» (табл. 3.7) у формулі 3.11;

Висловлені зауваження й дискусійні положення не знижують загальної позитивної оцінки дисертаційної роботи. Вона є оригінальним, самостійним дослідженням з актуальної проблеми формуванні системи організаційно-економічного забезпечення екологічно сталого розвитку залізничного транспорту.

6. Загальна оцінка дисертації та її відповідність встановленим вимогам ВАК України

Дисертаційна робота Рибіної Олени Іванівни на тему «Організаційно-економічне забезпечення екологічно сталого розвитку залізничного транспорту» є актуальною науковою роботою. Ідеї автора представляють науковий інтерес для теорії та практики досліджуваної проблеми. Дисертація здобувача є самостійним економічним дослідженням поглибленого характеру, має закінчений характер у рамках поставлених завдань.

Тема і зміст дисертаційної роботи відповідають паспорту спеціальності 08.00.06 – економіка природокористування та охорони навколишнього середовища і профілю спеціалізованої вченої ради Д 55.051.01 у Сумському державному університеті Міністерства освіти і науки України

Актуальність, новизна, обґрунтованість та достовірність положень, висновків і рекомендацій свідчать, що робота відповідає вимогам п.п. 9,11, 13 «Порядку присудження наукових ступенів і присвоєння вченого звання старшого наукового співробітника», а дисертант Рибіна Олена Іванівна заслуговує присудження наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.06 – економіка природокористування та охорони навколишнього середовища.

Завідувачу кафедри менеджменту і адміністрування Української державної академії залізничного транспорту, д.е.н., проф.

Чесний



[Handwritten signature]
О.Є. Дейнека

[Handwritten signature]
О.С. Жученко

[Handwritten signature]
Дейнека О.Є.

Особистий підпис
засвідчую _____ 20__ р.
Завідуючий канцелярією
УкрДАЗТ

[Handwritten signature]