

## **ВІДГУК**

офіційного опонента Андрушків Богдана Миколайовича  
на дисертаційну роботу Рекуна Івана Івановича: «Методологічні засади  
розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного  
транспорту», представлену на здобуття наукового ступеня  
доктора економічних наук за спеціальністю  
08.00.04 – економіка та управління підприємствами  
(за видами економічної діяльності)

### **1. Актуальність обраної теми, її зв'язок з науковими програмами та темами**

Однією з найважливіших умов життєдіяльності людини, підприємств, держави і міжнародної спільноти є створення умов для безпечного функціонування та розвитку. Загрози військово-політичній та економічній стабільності в Україні висунули на перший план потребу перегляду існуючих підходів стосовно національної і, перш за все, економічної безпеки. В зв'язку з цим, існує потреба розробки методологічних основ формування нової парадигми економічної безпеки як держави, так і окремих суб'єктів господарювання (підприємств та організацій).

Як провідна складова розвитку економіки України, залізничний транспорт вимагає трансформаційних змін, щоб забезпечувати надійне та якісне обслуговування підприємств національного господарств та надання послуг споживачам. Стрижневим напрямом успішного функціонування та розвитку підприємств залізничного транспорту має бути їх економічна безпека, що, у свою чергу, створює необхідне підґрунтя національної економічної безпеки.

З цих позицій тема дисертаційного дослідження Рекуна І.І. є, безумовно, є своєчасною та актуальною. Актуальність тематики дисертації Рекуна І.І. також підтверджується тим, що вона є складовою комплексу досліджень кафедри фінансів та економічної безпеки Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, зокрема тем: «Фінансово-економічна безпека залізничного транспорту в ринкових умовах та в умовах реформування» № ДР ПР/НТО-14833/НЮ; «Фінансова стратегія розвитку економіки в умовах невизначеності» № ДР 0113U007946; «Розвиток системи корпоративного управління акціонерних товариств в постіндустріальному суспільстві» № ДР 0113U007947. Автор приймав безпосередню участь у виконанні зазначених наукових тем і підготовці відповідних звітів.

## **2. Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків і рекомендацій, їх достовірність**

Ознайомлення з дисертацією, авторефератом, науковими працями Рекуна І.І. дає підстави зробити висновок, що отримані наукові результати є обґрунтованими і достовірними. Вони базуються на умілому застосуванні автором методів наукового пізнання, творчому і системному аналізі праць вітчизняних і зарубіжних вчених з проблематики економічної безпеки та особливостей його застосування на підприємствах залізничного транспорту, аналізі змістовної інформаційної бази, що включає офіційні матеріали Держстатистики України, статистичних звітів підприємств залізничного транспорту, законодавчі та нормативні акти України, офіційні сайти підприємств та установ, результати власних досліджень автора.

Мета, об'єкт і предмет дослідження відповідають обраній темі дисертації. Задекларована мета досягнута.

У першому розділі дисертації автором розкриті теоретико-методологічні засади трансформації і зміст економічної безпеки підприємств

залізничного транспорту в системи національної безпеки держави. Обґрунтовуються нові підходи до визначення сутності та складових категорій «економічна безпека» (ст. 27-35), окреслено процес її формування (ст. 35-42), досліджено сучасні дилеми функціонування інституцій економічної безпеки (ст. 66-85).

Другий розділ присвячено генезі економічної безпеки підприємств залізничного транспорту. Зокрема, досліджено нові підходи до методології та визначення основних напрямків оцінки економічного стану підприємств залізничного транспорту, визначені актуальні проблеми українських залізниць. (ст. 88-120).

Автором визначені стратегічні напрями безпечного розвитку залізничного транспорту України (ст. 120-142). Проведено аналіз рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту (ст. 142-175).

У третьому розділі розглянуті концептуальні положення реструктуризації Державного підприємства «Придніпровська залізниця» в контексті економічної безпеки. Досліджено Світовий досвід реструктуризації підприємств залізничного транспорту (ст. 177-195). Окреслено особливості Державної концепції і програми реформування залізничного транспорту України (ст. 195-214). Проведено критичний системний аналіз концепції адаптації системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту (ст. 214-226).

Четвертий розділ присвячено дослідженню методологічних підходів до моделювання економічної безпеки підприємств залізничного транспорту. Зокрема досліджено роль і місце економіко-інформаційної моделі економічної безпеки підприємства (ст. 228-242). Досліджено можливості адаптації проектної моделі економічної безпеки підприємств залізничного транспорту (ст. 242-250). Запропонована модель економічної поведінки підприємств залізничного транспорту (ст. 250-274).

П'ятий розділ містить практичні рекомендації щодо формування інноваційної системи економічної безпеки підприємств залізничного

транспорту. Зокрема розроблена економіко-інформаційна система економічної безпеки підприємства залізничного транспорту (ст. 278-310). Наведено техніко-економічне обґрунтування проекту розробки системи економічної безпеки підприємства (ст. 310-321). Запропонована концепція економічної безпеки Державного підприємства «Придніпровська залізниця» (ст. 321-338). Досліджена можливість вдосконалення компетенцій персоналу для підвищення рівня економічної безпеки підприємства (ст. 338-354).

Дисертаційна робота характеризується логічністю завершеністю структури, вона повною мірою висвітлює зміст визначених розділів. Її висновки являють собою логічно обґрунтований підсумок дослідження, вони відображають отримані наукові результати, а також окреслюють можливі результати їх практичного впровадження.

Достовірність наукових положень, висновків і рекомендацій автора підтверджена також їх апробацією на багатьох науково-практичних конференціях різних рівнів з широкою географією їх проведення, впровадженням результатів дослідження в діяльність: Регіональної філії «Придніпровська залізниця», Відділу промисловості Дніпропетровської обласної ради, а також у навчальний процес Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна та Жешувського політехнічного університету (Польща).

### **3. Основні наукові результати дисертації, що мають новизну**

Аналіз змісту дисертації дозволяє зробити висновок, що наукова новизна отриманих автором результатів полягає у наступному:

— сформульовано та розкрито зміст інституціональної парадигми економічної безпеки як дослідницької програми, що базується на елементах, які утворюють «ядро» парадигми і «пояси безпеки», які створюють стійкість і стабільність всього інституціонального економічного простору, визначають

спосіб, правила і норми господарювання в конкретних умовах господарювання (ст. 51-54);

— розроблено науково-методичний підхід щодо оцінки загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту України, на його основі сформовані: економіко-інформаційна, проектна, варіативна та поведінкова моделі економічної безпеки підприємств, що сприятиме підвищенню ефективності управління та зниженню рівня ризику (ст. 228-274);

— розроблено та теоретично обґрунтовано модель адаптації залізничного транспорту України до стандартів Європейського Союзу за рахунок застосування прозорих механізмів надання приватним компаніям можливості вийти на ринок залізничних перевезень у відповідності до реформування прав власності і управління сферою залізничного транспорту, що сприятиме підвищенню ефективності та якості діяльності, прискоренню процесів євроінтеграції та формуванню конкурентного середовища (ст. 214-226);

— теоретично обґрунтовано концепцію стратегічного управління системою економічної безпеки підприємств залізничного транспорту шляхом побудови структури взаємопов'язаної послідовності дій: аналіз існуючих і прогнозування можливих загроз і фінансових ризиків для стратегічних зон господарювання підприємств; формування цілей системи управління економічною безпекою підприємства; розробка стратегії управління економічною безпекою підприємств і стратегічних зон господарювання; визначення технологій, методів та інструментів протидії загрозам і ризикам; постановка завдань виконавцям і організація контролю; адаптації залізничного транспорту України на основі стандартів ЄС і управління сферою залізничного транспорту, що дозволяє підвищити інноваційну та інвестиційну привабливість залізничної галузі України (ст.120-142);

— запропоновані загальні та спеціальні моделі економічної безпеки, а також практичні та емпіричні моделі в яких, на відміну від існуючих,

використана теорія проектування, що надало можливість визначити сутність системи проектування, яка включає психологічні припущення про виявлення найбільш важливих поведінкових особливостей і відносин у процесі досягнення і збереження економічної безпеки. (ст. 338-354);

— розширені діючі інститути безпеки (цілісність, складність, універсальність, дух співробітництва тощо) і сформовані нові правила, що на відміну від існуючих, відображають її новий зміст (цінності, що підлягають охороні та заходи і методи їх захисту), діапазон вимірів (суб'єктні, предметні і процесуальні) в контексті одержувачів, що сприятиме більш поглибленому розумінню сутності безпеки підприємства (ст. 18-44);

— запропоновано модель ефективного застосування сучасних інформаційних засобів, що на відміну від існуючих включає використання розвинутої системи управління інформацією та методи оцінки фактичного та оптимального фінансово-економічного стану з використанням розроблених інтегральних показників, нових засобів моніторингу і діагностики економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що дозволяє зменшити інформаційну невизначеність, підвищити рівень інформаційного забезпечення, створити умови формування конкурентних переваг та сприятиме підвищенню ефективності безпеки підприємств залізничного транспорту (ст. 278-310);

— розроблений методичний підхід та систему показників оцінювання рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що на відміну від існуючих має інтегральний характер визначення фактичного стану рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, та сприяє підвищенню захищеності та протидії загрозам, небезпекам тощо (ст. 321-338);

— поглиблені методологічні засади розвитку економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що на відміну від існуючих базується на інституціональному тлумаченні категорії «економічна безпека», що дає можливість сприйняття зазначеної категорії як явища та процесу (88-120);

— обґрунтовано методологічний дискурс генези перетворень в господарстві та їх вплив на підвищення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що на відміну від існуючих розкриває нові підходи до методології та визначення основних напрямів оцінювання економічного стану підприємств залізничного транспорту, що сприятиме підвищенню гнучкості управління (ст. 142-175);

— запропонована інституціональна матриця розвитку економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що на відміну від існуючих сформована на основі критерію безпеки угоди та умов її реалізації і включає чотири взаємозалежні складові: інституційну структуру (ринок, ієрархію); специфічність активів (низьку, високу); безпеку угоди (слабку, сильну); сектори (суспільний, приватний), що надає можливість підвищити рівень та якість передбачення напрямів розвитку безпеки (ст. 55-66);

— розвинуті теоретичні положення щодо сутності категорії «економічна безпека», що на відміну від існуючих поглядів, когерентна відносно глобальних, регіональних та національних моделей розвитку, тому при побудові моделей економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, потрібно враховувати не тільки національні відмінності але також глобальні, регіональні умови розвитку, а також забезпечувати можливості вдосконалення людського капіталу для підвищення рівня економічної безпеки підприємства за рахунок забезпечення персоналу та управлінців умовами, для реалізації сукупності їх знань, умінь та розвитку компетенцій (ст. 18-44).

#### **4. Теоретична та практична значущість дисертаційної роботи**

Наукові розробки, що викладені в дисертації, її висновки та рекомендації розвивають та поглиблюють теоретико-методологічні та методичні засади розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Прикладне значення наукових результатів дослідження полягає у тому, що її основні положення доведені до рівня практичних методик, що можуть бути безпосередньо впроваджені у діяльність підприємств залізничного транспорту. Це підтверджено відповідними документами про впровадження. Проведена апробація результатів дослідження у діяльності залізничних та інших підприємств, державних установ свідчить про їх практичну зорієнтованість.

## **5. Повнота висвітлення основних результатів дисертації в наукових фахових виданнях**

Основні положення дисертаційної роботи та отримані наукові результати опубліковані у 36 наукових працях: одна одноосібна монографія, дві колективні монографії; 22 публікації у наукових фахових виданнях (у тому числі одна – включена до наукометричних баз, п'ять – у виданнях іноземних держав); 11 тез доповідей за матеріалами конференцій. Їх кількість, зміст і статус відповідають встановленим вимогам.

Аналіз наукових праць Рекуна І.І. дозволяє вважати їх такими, що повною мірою характеризують результати його наукового дослідження. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, у дисертаційній роботі використано лише ті ідеї та положення, які є результатом власних досліджень автора. Автореферат висвітлює основні положення, висновки та рекомендації, що містяться в дисертації, відображає її структуру та логіку викладенні матеріалу.

Положення і результати кандидатської дисертації в дослідженні не використовувалися.



## 6. Дискусійні положення та зауваження щодо змісту дисертації

Незважаючи на загальну позитивну оцінку викладених у дисертації положень, висновків і рекомендацій, вона не позбавлена окремих дискусійних положень і недоліків. До них, зокрема, слід віднести такі:

1. Розроблена автором інституціональна парадигма економічної безпеки як дослідницька програма, що базується на елементах, які утворюють «ядро» парадигми і «поясах безпеки» представляє науковий інтерес, розвиває та доповнює теорію економічної безпеки суб'єктів господарювання, дослідженнями інституціональних рис трансформаційної економіки України та сучасного етапу розвитку світової економіки. Проте потребує більш повного обґрунтування положення стосовно того, що саме формування інститутів ринкового середовища створює умови для безпечного розвитку підприємств;

2. Ядро парадигми дослідницької програми економічної безпеки формують інституціональні сектори (економічна система, система влади, носії цивілізації, стратегічні інституції, сталий розвиток), а оболонками дослідницької програми виступають інститути економічної безпеки. Як автор може пояснити відмінність між інституціональними секторами та інститутами;

3. У дисертаційній роботі особлива увага автора приділена інтегральним показникам та методам оцінювання реального стану рівня економічної безпеки підприємств, проте, залишається незрозумілим, як автор пропонує кількісно їх оцінювати;

4. У підрозділі 5.1. на сторінках 286-290 йде мова про використання сучасних інформаційних технологій, що дають змогу підприємствам підвищити рівень інформаційного забезпечення, зменшити інформаційну невизначеність та приймати ефективні управлінські рішення, але не пояснено яким саме чином пропонується досягти означених результатів.

5. У дисертації (підрозділ 3.1.) наголошується, що вибір моделі реформування залізниці в країнах світу, існуючі нововведення є більше фрагментарними. Потребує пояснення положення про те, як зробити процес реформування в Україні більш системним.

6. Для теперішньої ситуації з реформуванням залізниці актуальними є питання демонополізації та створення конкурентних умов для суб'єктів залізничного транспорту. Потребує уточнення яким саме чином створити конкурентні умови для підприємств залізничного транспорту щоб не знизити стан економічної безпеки як залізничної галузі, так і національної економіки в цілому.

7. Потребує більш розширеного пояснення позиція автора щодо концепції стратегічного управління системою економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що подана у підрозділі 5.3 (ст. 334).

8. Варто було б ширше розкрити взаємозв'язки економічної безпеки підприємств залізничного транспорту з сталим розвитком держави.

Проте зазначені зауваження не носять принципового характеру і не впливають на загальну високу позитивну оцінку дисертації, їх слід розглядати як можливі напрями подальших наукових розробок здобувача.

## **7. Висновок щодо відповідності дисертації встановленим вимогам**

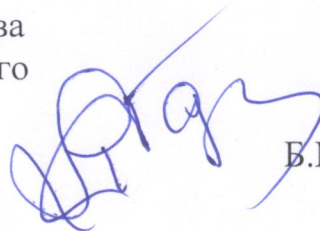
Дисертаційна робота Рекуна Івана Івановича на тему: «Методологічні засади розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту» є завершеною, самостійно виконаною, логічно побудованою науковою роботою, у якій вирішено важливу науково-прикладну проблему розробки методологічних засад розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту. Отримані у дисертаційній роботі результати мають наукову новизну та практичне значення, про що свідчать документи про впровадження їх у діяльність державних установ, підприємств

і організацій. Тема і зміст дисертаційної роботи відповідає паспорту спеціальності 08.00.04 – економіка та управління підприємствами.

Актуальність дослідження, ступень наукової новизни, теоретичне і практичне значення одержаних результатів, достовірність висновків і рекомендацій дають підстави вважати, що дисертаційна робота за змістом, структурою та оформленням відповідає вимогам МОН України та пунктам 9, 10, 12 «Порядку присудження наукових ступенів», затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України №567 від 24.07.2013 р. із змінами, внесеними згідно Постанови Кабінету Міністрів України №656 від 19.08.2015 р., а її автор, Рекун Іван Іванович, заслуговує на присудження наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності).

**Офіційний опонент:**

Завідувач кафедри менеджменту  
інноваційної діяльності та підприємництва  
Тернопільського національного технічного  
університету імені Івана Пулюя,  
доктор економічних наук, професор



Б.М. Андрушків

Підпис д.е.н., проф. Б.М. Андрушківа, засвідчую: Проректор з наукової  
роботи Тернопільського національного технічного університету ім. Івана  
Пулюя, д.т.н., проф. Р.М.Рогатинський



Вх. № ИДЧ-48/359  
big 17.11.2016

## **ВІДГУК ОФІЦІЙНОГО ОПОНЕНТА**

**доктора економічних наук, професора**

**Диканя Володимира Леонідовича**

на дисертаційну роботу Рекуна Івана Івановича

«Методологічні засади розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту», подану до захисту на здобуття наукового ступеня

доктора економічних наук за спеціальністю

08.00.04 – економіка та управління підприємствами

(за видами економічної діяльності)

### **1. Актуальність обраної теми.**

Розвиток залізничного транспорту завжди впливав і продовжує впливати на соціально-економічний стан суспільства, його політичну сферу життєдіяльності, соціальну структуру, та відповідно, визначає можливості подальшого економічного розвитку країни. Посилення військово-політичної та економічної нестабільності в Україні висунуло на перший план завдання підтримки економічної безпеки країни, всіх галузей і підприємств, зокрема і підприємств залізничного транспорту, що становлять основу підтримки стабільних економічних зв'язків держави.

В умовах реформування галузі значну загрозу її стабільному функціонуванню становлять тяжке фінансово-економічне становище більшості підприємств залізничного транспорту, критичний рівень зносу основних фондів, постійне зростання вартості паливно-енергетичних ресурсів, що призводять до різкого збільшення розміру експлуатаційних витрат залізниць та обумовлюють погіршення фінансових результатів діяльності в цілому ПАТ «Українська залізниця».

Саме тому в умовах реалізації структурних реформ і розвитку засад конкуренції на ринку залізничних перевезень України актуалізується питання формування засад розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту. За таких умов дисертаційна робота Рекуна Івана Івановича на тему «Методологічні засади розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту» набуває пріоритетного значення та є

важливим кроком в розробці прикладних аспектів щодо формування системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Дисертаційна робота виконана відповідно до тематичного плану науково-дослідних робіт кафедри фінансів та економічної безпеки Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за темами: «Фінансово-економічна безпека залізничного транспорту в ринкових умовах та в умовах реформування» (№ ДР ПР/НТО-14833/НЮ); «Фінансова стратегія розвитку економіки в умовах невизначеності»(№ ДР 0113U007946); «Розвиток системи корпоративного управління акціонерних товариств в постіндустріальному суспільстві» (№ ДР 0113U007947). У зазначених науково-дослідних роботах здобувач приймав безпосередню участь, що відображено у відповідних звітах.

## **2. Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків і рекомендацій, їх достовірність і новизна.**

Наукові положення, висновки і рекомендації, що отримані за результатами виконання дисертаційної роботи, є обґрунтованими та достовірними, про що свідчить значна інформаційна база дослідження.

Серед досліджених автором джерел представлені наукові праці вітчизняних та зарубіжних учених з обраної тематики (монографії, статті, тези, збірники наукових праць, результати досліджень), офіційні матеріали Державної служби статистики України та статистичні звіти інших державних органів влади, періодичні видання, звіти міжнародних, галузевих та дослідницьких організацій, публічні звіти підприємств, їх об'єднань, а також нормативно-законодавчі акти, що пов'язані з проблематикою дослідження, офіційні сторінки організацій та підприємств, електронні версії періодичних видань, а також результати власних досліджень автора.

Наукові положення, висновки і рекомендації отримані автором на основі загальнонаукових та спеціальних методів пізнання. Для вирішення поставлених наукових завдань автором комплексно використано цілий ряд наукових методів

дослідження: індукції, дедукції, порівняння, синтезу, аналогій, абстрагування, узагальнення, класифікації, графічної інтерпретації та історико-логічний методи, методи статистичного та економічного аналізу.

Висновки є логічним завершенням і загальним підсумком здійснених автором досліджень. Зміст дисертації Рекун І.І. свідчить про достатнє володіння автором методами економічних досліджень, що дозволило йому здійснити глибокий аналіз проблем функціонування підприємств залізничного транспорту і розробити методологічні засади розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту. Дослідження насичене ілюстративним та табличним матеріалом, що полегшує сприйняття роботи, а також свідчить про обґрунтованість наукових положень, висновків і рекомендацій, зроблених автором.

Про значний рівень обґрунтованості положень дисертації дозволяють стверджувати нижче зазначені її теоретичні та прикладні розробки, пропозиції і висновки.

У розділі 1 «Інституціональний дискурс економічної безпеки підприємств залізничного транспорту» автором дисертаційної роботи розкрито зміст категорії «економічна безпека» в сучасних умовах та проаналізовані ключові тенденції її розвитку (стор. 18-44); проаналізовано існуючі класифікаційні ознаки та запропонована власна парадигма системи економічної безпеки підприємств (стор. 44-55); досліджено становлення інституціональної матриці як інструменту формування економічної безпеки підприємств та дилеми функціонування інституцій економічної безпеки (стор. 55-85).

До елементів наукової новизни першого розділу варто віднести: формулювання та розкриття змісту інституціональної парадигми економічної безпеки як дослідницької програми, що базується на елементах, які утворюють «ядро» парадигми і «пояси безпеки». (стор. 44-55); проведений аналіз змісту категорії «економічна безпека», що, на відміну від існуючих поглядів, розглядається як когерентна відносно глобальних, регіональних та національних моделей розвитку, тому при побудові моделей економічної безпеки підприємств

залізничного транспорту, потрібно враховувати не тільки національні відмінності, але також й глобальні, регіональні умови розвитку, забезпечувати можливості вдосконалення людського капіталу для підвищення рівня економічної безпеки підприємства за рахунок забезпечення персоналу та управлінців умовами для реалізації сукупності їх знань, умінь та розвитку компетенцій. (стор. 18-44).

У розділі 2 «Гене́за економічної безпеки підприємств залізничного транспорту» автором дисертаційної роботи наведена загальна організаційно-економічна характеристика Придніпровської залізниці (стор. 88-120); досліджено стратегічні напрями безпечного розвитку залізничного транспорту України (стор. 120-142); проведено аналіз рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту (стор. 142-174).

Це дозволило автору сформулювати наступні положення наукової новизни: аргументовано методичний підхід та систему показників оцінювання рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що на відміну від існуючих має інтегральний характер визначення фактичного стану рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, та сприяє підвищенню захищеності і протидії загрозам, небезпекам тощо (стор. 142-175); виділено методологічний дискурс генези перетворень в господарстві та їх вплив на підвищення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що, на відміну від існуючих, розкриває нові підходи до методології та визначення основних напрямів оцінювання економічного стану підприємств залізничного транспорту, що сприятиме підвищенню гнучкості управління (стор. 88-120).

У розділі 3 «Концептуальні положення реструктуризації Придніпровської залізниці в контексті економічної безпеки» автором дисертаційної роботи вивчено світовий досвід реструктуризації підприємств залізничного транспорту (стор. 177-195); вивчено особливості Державної концепції і програми реформування залізничного транспорту України (стор. 195-214); розкрито концепції адаптації системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту (стор. 214-226).

До наукової новизни варто віднести висновки автора щодо розроблення та теоретичного обґрунтування моделі адаптації залізничного транспорту України до стандартів Європейського Союзу за рахунок застосування прозорих механізмів надання приватним компаніям можливості вийти на ринок залізничних перевезень у відповідності до реформування прав власності і управління сферою залізничного транспорту, інституціонального і фінансового реформування залізничної галузі як комплексу, що передбачає створення дворівневого (державного та приватного) конкурентного ринку вантажних і пасажирських перевезень, що сприятиме підвищенню ефективності та якості діяльності, прискоренню процесів євроінтеграції та формуванню конкурентного середовища; висновки автора щодо визначення ролі власної торгової марки посередницького підприємства у забезпеченні розвитку мережі створення цінності (стор. 214-226).

У розділі 4 «Розвиток методологічних підходів до моделювання економічної безпеки підприємств залізничного транспорту» автором дисертаційного дослідження запропоновані економіко-інформаційна модель економічної безпеки підприємства (стор. 228-242); проектна модель економічної безпеки підприємства (стор. 242-250); модель економічної поведінки підприємств залізничного транспорту (стор. 250-274).

До наукової новизни віднесені такі положення: розроблено науково-методичний підхід щодо оцінки загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту України, який дозволив сформувати економіко-інформаційну, проектну, варіативну та поведінкову моделі економічної безпеки підприємств, що сприятиме підвищенню ефективності управління та зниженню рівня ризику (стор. 228-274).

У п'ятому розділі «Формування інноваційної системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту» автором запропоновано формування економіко-інформаційної системи економічної безпеки підприємства (стор. 278-310); наведене техніко-економічне обґрунтування проекту розробки системи економічної безпеки підприємства (стор. 310-321); розроблена концепція



економічної безпеки Придніпровської залізниці (стор. 321-338); запропоновано вдосконалення компетенцій персоналу для підвищення рівня економічної безпеки підприємства (стор. 338-354).

До наукової новизни віднесені такі положення: автором удосконалено загальні та спеціальні моделі економічної безпеки, а також практичні та емпіричні моделі в яких, на відміну від існуючих, використана теорія проектування, що надало можливість визначити сутність системи проектування, яка включає психологічні припущення про виявлення найбільш важливих поведінкових особливостей і відносин у процесі досягнення і збереження економічної безпеки. Такі моделі представлені у неформалізованій (опис статутних положень, правил, норм, характеристик і залежностей) і формалізованій (графіки, показники, система рівнянь) формах. Вбудовані моделі в цілому мають відкритий макро- і мікроекономічний характер і надають можливість більш поглиблено визначати та враховувати мінливість зовнішнього середовища (стор. 338-354); запропонована модель ефективного застосування сучасних інформаційних засобів, що, на відміну від існуючих, включає використання розвинутої системи управління інформацією та методи оцінки фактичного і оптимального фінансово-економічного стану з використанням розроблених інтегральних показників, нових засобів моніторингу і діагностики економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що дозволяє зменшити інформаційну невизначеність, підвищити рівень інформаційного забезпечення, створити умови для формування конкурентних переваг та сприятиме підвищенню ефективності безпеки підприємств залізничного транспорту (стор. 278-310).

Дисертація Рекуна І.І. є завершеною і цілісною науковою роботою, характеризується чіткістю викладення матеріалу.

Запропоновані наукові положення, висновки і рекомендації, що викладені в дисертаційній роботі Рекуна І.І., пройшли апробацією на науково-практичних конференціях та круглих столах, з широкою географією їх проведення.

### **3. Практична значущість дисертаційної роботи.**

Поглиблені автором теоретико-методологічні засади системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту та отримані практичні результати щодо обґрунтування основних напрямів її розвитку мають важливе практичне значення для розширення наукових основ забезпечення економічної національної економіки та управління підприємствами залізничної галузі, забезпечення їх економічної безпеки.

Результати дисертаційного дослідження доведені до рівня прикладних напрацювань у вигляді методичних рекомендацій для підприємств залізничної галузі України. Пропозиції щодо обґрунтування інноваційної системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту можуть бути використані підприємствами залізничного транспорту при формуванні системи економічної безпеки. Зокрема впроваджено розроблену систему економічної безпеки у діяльність Регіональної філії «Придніпровська залізниця (довідка № НТО-12/439 від 25.05.2016 р.).

Також результати дослідження використовуються у навчальному процесі Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна при викладанні дисциплін «Методи та моделі прийняття рішень у фінансовій діяльності», «Інформаційно-аналітичне забезпечення економічної безпеки», «Антикризове управління підприємством» і «Оптимізація та моделювання бізнес-процесів в фінансах» (довідка від 06.06.2016 р.).

Концептуальні положення теорії економічної безпеки використанні в навчальному процесі Жешувського політехнічного університету (Польща, довідка від 14.04.2016р.).

Результати дослідження з оцінки економічної безпеки і розробки моделей її системного розвитку використовуються відділом промисловості Дніпропетровської обласної ради (довідка від 05.04.2016 р.).

Проведення апробації одержаних результатів дослідження у діяльності підприємств залізничного транспорту підтверджує їх практичну цінність.

#### **4. Повнота висвітлення основних результатів дисертації в наукових фахових виданнях.**

Аналіз наукових праць Рекуна І.І. дозволяє вважати їх такими, що характеризують одержані результати власного наукового дослідження. За результатами дисертаційного дослідження опубліковано найважливіші положення та результати у 36 наукових працях, з яких: одна одноосібна монографія, дві колективні монографії; 22 публікації у наукових фахових виданнях (у тому числі одна – включена до наукометричних баз, п'ять – у виданнях іноземних держав); 11 тез доповідей за матеріалами конференцій. Обсяг друкованих робіт відповідає вимогам до публікації основного змісту дисертацій на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук.

Достовірність основних положень дисертації підтверджується публікаціями та виступами на наукових конференціях та круглих столах, що проводились в Україні та за її межами.

Автореферат висвітлює основні положення і висновки, що містяться в дисертації, відображає її структуру та логіку викладення матеріалу. Зміст основних положень дисертації та зміст автореферату є ідентичними. Положення і результати кандидатської дисертації в дослідженні не використовувалися.

#### **5. Структура та зміст дисертаційної роботи.**

Дисертаційна робота Рекуна І.І. складається зі вступу, п'яти розділів, висновків, списку використаних джерел (285 найменувань на 27 сторінках) та додатків, містить 36 таблиць та 38 рисунків. Повний обсяг роботи становить 402 сторінки.

Логіка дисертаційного дослідження підпорядкована поставленій меті та завданням, визначає структуру роботи. Структура дисертаційної роботи узгоджується з назвою, метою та завданнями дослідження, її оформлення відповідає чинним вимогам, наукові положення викладено конкретно, логічно, висновки і рекомендації ґрунтуються на результатах авторських досліджень проблеми.

## **6. Дискусійні положення та зауваження щодо дисертаційної роботи.**

Позитивно оцінюючи отримані Рекуном І.І. результати виконаного дослідження, його наукову та практичну цінність, у той же час необхідно вказати, що мають місце певні недоліки та зауваження дискусійного характеру. Основні з них зводяться до такого:

1. Розглядаючи світовий досвід реструктуризації підприємств залізничного транспорту (пункт 3.1 стор. 191 дисертації) автор вказує на необхідність використання польського досвіду реформування сфери залізничного транспорту. Однак, залишилося не зрозумілим, які саме інструменти реформування дисертантом пропонується застосовувати в процесі реформування українських залізниць. Адже як доведено більшістю спеціалістами, кожна країна має розробляти власну модель реформування залізничного транспорту, що враховує особливості функціонування галузі в країні.

2. Потребує уточнення запропонований дисертантом методичний підхід до розрахунку оптимального фінансово-економічного стану підприємства в частині визначення значущості функціональних складових для економічної безпеки підприємства (стор. 229).

3. Автором в дисертації представлена та обґрунтована концепція стратегічного управління системою економічної безпеки підприємства, де в структурі взаємозв'язаної послідовності дій є така складова як розробка стратегії управління економічною безпекою підприємств і стратегічних зон господарювання (стор. 335-336). Виникає питання, мова йде про необхідність розробки даної стратегії на рівні галузі чи на рівні окремих стратегічних зон господарювання? Та які саме стратегічні зони господарювання мають на увазі.

4. Доцільно пояснити, яким чином обґрунтована автором модель адаптації залізничного транспорту України до стандартів Європейського Союзу відрізняється від запропонованих в межах Транспортної стратегії України підходів та напрямів розвитку залізничного транспорту (стор. 195-214).

5. Потребує деталізації пункт 5 наукової новизни в частині розкриття сутності системи проектування в контексті психологічних припущень про

виявлення найбільш важливих поведінкових особливостей і відносин у процесі досягнення і збереження економічної безпеки.

6. Процес проектування економічної безпеки підприємства (рис. 5 (стор. 23) автореферату та рис.4.1 (стор. 247 ) дисертації) доцільно розпочинати з оцінки існуючого рівня економічної безпеки підприємства. Тому, подана модель проектування економічної безпеки підприємства повинна включати і етап оцінки існуючого рівня економічної безпеки підприємства, що дозволить розробляти ефективні рішення для подолання негативних явищ в діяльності підприємств.

7. Не повністю враховані дисертантом реалізовані організаційні зміни на залізничному транспорті України. Зокрема, з утворенням ПАТ «Українська залізниця» кожна залізниця отримала організаційне оформлення у вигляді регіональної філії ПАТ «Українська залізниця». Автор, напевно, помилково вживає по відношенню до регіональної філії «Придніпровська залізниця» назву державне підприємство.

8. Не цілком зрозумілою є структура 2 розділу дисертаційного дослідження, де автором спочатку надається організаційно-економічна характеристика Придніпровської залізниці, визначаються стратегічні напрями безпечного розвитку залізничного транспорту в цілому, а потім знову звертається увага на аналіз рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

9. Рис. 5.12 (стор. 331 ) дисертації розкриває алгоритм системи економічної безпеки підприємства, одним із складових якого виділено систему економічної безпеки підприємства. Залишилося не зрозумілим, які саме елементи формують дану систему економічної безпеки підприємства.

Зазначені зауваження та дискусійні питання в цілому не знижують високої оцінки виконаної дисертаційної роботи, яка безперечно має наукову новизну, важливі практичні розробки та рекомендації.

## **7. Загальний висновок.**

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 ревінь, аргументованість і достовірність отриманих висновків і рекомендацій, ступінь наукової новизни дають підстави для висновку, що дисертація Рекуна Івана Івановича на тему: «Методологічні засади розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту» відповідає вимогам пунктів 9, 10, 12, 13 «Порядку присудження наукових ступенів і присвоєння вченого звання старшого наукового співробітника» затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 21 липня 2013 р. № 567 із змінами, внесеними згідно Постанови Кабінету Міністрів України № 656 від 19.08.2015 р., а її автор, Рекун Іван Іванович, заслуговує на присудження наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності).

**Офіційний опонент:**

Завідувач кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом  
Українського державного університету залізничного транспорту (м. Харків),  
доктор економічних наук, професор

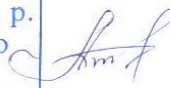


В.Л. Дикань



Особистий підпис  
засвідчую \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.  
завідуючий канцелярією  
УкрДУЗТ

*Дикань В.Л.*



До спеціалізованої вченої ради Д 08.820.03  
Дніпропетровського національного університету  
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна

## **В І Д Г У К**

о ф і ц і й н о г о о п о н е н т а  
на дисертаційну роботу Рекуна Івана Івановича  
«Методологічні засади розвитку системи економічної безпеки підприємств  
залізничного транспорту», подану до захисту на здобуття наукового ступеня  
доктора економічних наук за спеціальністю  
08.00.04 – Економіка та управління підприємствами  
(за видами економічної діяльності)

### **Актуальність теми дослідження**

Сучасний етап розвитку економічних систем різного рівня характеризується інтенсивними процесами структурних перетворень, змінами орієнтирів функціонування, націленістю на подолання кризових явищ, конфліктних ситуацій та низки інших видів загроз, а також посилення конкурентоспроможності підприємств. За таких обставин, узагальнення та розвиток методологічних, науково-теоретичних засад удосконалення концептуальних положень формування й розвитку системи економічної безпеки організацій, та на цій основі підвищення ефективності діяльності залізничних підприємств, є однією з необхідних умов забезпечення їх стабільного розвитку, стійких позицій на внутрішньому та зовнішніх ринках.

У цьому контексті розробка методологічних засад та теоретико-методичних підходів щодо розвитку системи економічної безпеки залізничних підприємств в умовах реформування галузі з урахуванням євроінтеграційних процесів є важливою проблемою, яка досліджується у дисертаційній роботі Рекуна Івана Івановича, у зв'язку з чим є актуальною.

Її теоретичну та практичну значимість також посилює зв'язок з планами науково-дослідних робіт Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за такими темами:

1) «Фінансово-економічна безпека залізничного транспорту в ринкових умовах та в умовах реформування» (№ ПР/НТО-14833/НЮ), в межах якої автором запропоновано впровадження методики оцінки рівня економічної безпеки;

2) «Фінансова стратегія розвитку економіки в умовах невизначеності» (№ 0113U007946), в межах якої автором обґрунтовано концепцію економічної безпеки та розроблено методичний підхід до визначення рівня економічної безпеки підприємств залізничної галузі;

3) «Розвиток системи корпоративного управління акціонерних товариств в постіндустріальному суспільстві» (№0113U007947), в межах якої визначено та обґрунтовано стратегічні напрями безпечного розвитку залізничного транспорту України;

4) «Соціально-економічний розвиток суспільства в контексті інституціоналізму» (№0106U000730) (Мелітопольського інституту державного та муніципального університету КПУ), в межах якої сформульовано інституціональну парадигму економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

### **Основні наукові результати, одержані автором, їх новизна, ступінь обґрунтованості, достовірності та практичне значення**

За результатами вирішення у дисертаційній роботі наукової проблеми сформульовано низку теоретико-методологічних положень, висновків і рекомендацій, спрямованих на розвиток системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту в умовах реформування галузі й євроінтеграційних процесів та які характеризуються науковою новизною й свідчать про конкретний особистий внесок автора у розвиток теорії та практики безпекознавства. До таких нових результатів наукових досліджень можна віднести:



1. Інституціональна парадигма економічної безпеки, яка сформульована автором вперше як дослідницька програма, що базується на елементах, які утворюють «ядро» парадигми і «пояси безпеки» (стор.51). Ядро парадигми дослідницької програми економічної безпеки формують інституціональні сектори та імплементовані економіко-правові відносини взаємодії влади і бізнесу. Оболонками дослідницької програми виступають інститути економічної безпеки (права власності, фінансова самостійність, прибутковість, трансакційні витрати, конкурентні переваги, незалежний менеджмент, компетенції персоналу, соціальна відповідальність, імідж тощо) і господарська діяльність підприємств (стор. 52-53);

2. Науково-методичний підхід щодо оцінки загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту України та економіко-інформаційна, проектна, варіативна та поведінкова моделі економічної безпеки підприємств (стор. 228-274). Запровадження зазначених наукових розробок сприятиме підвищенню ефективності управління системою економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, зокрема й в умовах реформування галузі.

3. Модель адаптації залізничного транспорту України до стандартів Європейського Союзу. Вона розроблена вперше та обґрунтована шляхом застосування прозорих механізмів надання приватним компаніям можливості вийти на ринок залізничних перевезень у відповідності до реформування прав власності і управління сферою залізничного транспорту, інституціонального і фінансового реформування залізничної галузі як комплексу, що передбачає створення дворівневого (державного та приватного) конкурентного ринку вантажних і пасажирських перевезень (стор. 214-226).

4. Концепція стратегічного управління системою економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, яка автором теоретично обґрунтована шляхом побудови структури взаємопов'язаної послідовності дій. Вона дозволяє підвищити інноваційну та інвестиційну привабливість залізничної галузі України (стор. 321-338).

5. Моделі економічної безпеки: загальні, спеціальні, емпіричні, які удосконалені автором шляхом використання теорії проектування. Це дає

можливість психологічного припущення про виявлення найважливіших поведінкових особливостей і відносин у процесі забезпечення економічної безпеки (стор. 338-354).

6. Модель ефективного застосування сучасних інформаційних засобів, яку удосконалено у роботі шляхом включення до складу її механізмів використання розвинутої системи управління інформацією та методів оцінки фактичного та оптимального фінансово-економічного стану з використанням розроблених автором інтегральних показників, нових засобів моніторингу і діагностики економічної безпеки підприємств залізничного транспорту. У практичній діяльності це дозволяє зменшити інформаційну невизначеність, підвищити рівень інформаційного забезпечення, створити умови формування конкурентних переваг та сприятиме підвищенню ефективності безпеки підприємств залізничного транспорту (стор. 278-310);

7. Методичний підхід та система показників оцінювання рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, які удосконалено у дисертаційній роботі шляхом формування інтегрального характеру визначення фактичного стану рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту. Це сприяє підвищенню ефективності протидії загрозам й небезпекам та рівню захищеності від них підприємства (стор. 142-175).

8. Методологічний дискурс генези перетворень в господарстві та їх вплив на підвищення рівня економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, який автором розвинуто за допомогою розкриття нових підходів до методології та визначення основних напрямів оцінювання економічного стану підприємств залізничного транспорту (стор. 88-120).

У роботі є ряд інших конкретних наукових розробок та положень, що містять наукову новизну, спрямовані на розвиток системи економічної підприємств залізничного транспорту. З ними цілком можна погодитися.

Особистий внесок автора полягає в отриманні наукових результатів, що містять наукову новизну та виносяться на захист, а саме методологічні засади розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Внесок автора в працях, що написані в співавторстві, виокремлений у переліку публікацій.

За рівнем наукової новизни результати дослідження відповідають вимогам до дисертації на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук.

Результати дисертаційної роботи мають практичну цінність, оскільки використовуються у навчальному процесі Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, Жешувського політехнічного університету (Польща). Низка теоретичних розробок доведені до рівня прикладних напрацювань у вигляді методичних рекомендацій для підприємств залізничної галузі України, які впроваджено у безпекову діяльність Регіональної філії «Придніпровська залізниця» та роботу відділу промисловості Дніпропетровської обласної ради. Впровадження результатів наукових досліджень у навчальний процес та практичну діяльність підтверджуються відповідними довідками.

У цілому наукові положення, висновки та рекомендації дослідження можуть бути використані й іншими підприємствами під час оцінювання стану системи економічної безпеки залізничних підприємств, для вибору й реалізації концепції її розвитку, а також стратегічного управління нею в умовах євроінтеграції.

Наукові положення, висновки й рекомендації, які викладені в дисертаційній роботі, є обґрунтованими та достовірними. Їх достовірність забезпечена використанням системного й комплексного підходів, а також сукупністю фундаментальних методів наукового пізнання, які склали методологічну основу дослідження, а саме: структурно-логічний аналіз та узагальнення; методи індукції та дедукції, порівняння та систематизації; методи наукового абстрагування, логічного узагальнення та класичної категоризації; суб'єктно-об'єктний підхід, структурно-функціональний та факторний аналіз, класифікація; закони та методи діалектичної філософії, системного та структурного аналізу, класифікації; методи аналізу та синтезу, ретроспективи; економіко-статистичний, логіко-аналітичний, графічний та порівняльний

аналіз; методи системного та інституціонального аналізу; економіко-математичне моделювання; методи декомпозиції та синтезу, програмно-цільовий метод.

В якості теоретичної основи та інформаційно-довідкової бази для проведення дослідження використовувалися наукові здобутки українських та зарубіжних учених, чинні закони та підзаконні нормативно-правові акти, звіти підприємств та аналітичні матеріали.

Оцінюючи дисертаційний матеріал, варто відзначити, що основні положення дисертації розкриті повністю відповідно до мети та завдань дисертаційної роботи.

### **Повнота викладу наукових положень, висновків і рекомендацій в опублікованих працях**

Основні положення дисертації опубліковано у 36 наукових працях, а саме: одна одноосібна монографія (15,2 друк. арк.), дві колективні монографії; 22 публікації у наукових фахових виданнях (з них одна – включена до наукометричних баз, п'ять – у виданнях іноземних держав); 11 тез доповідей за матеріалами конференцій. Загальний обсяг публікацій становить 50,09 друк. арк., з яких особисто автору належить 30,34 друк. арк.

Ознайомлення з науковими публікаціями дозволяє стверджувати, що в 36 наукових публікаціях, 22 з яких є фаховими, автором викладено основні наукові положення, сформульовані у дисертації. Зміст публікацій повною мірою відображає принципові наукові положення, обґрунтовані в дисертації. Основні теоретичні положення, наукові розробки й результати дослідження доповідалися на міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференціях.

Зміст автореферату, його структура повністю відповідають основним положенням, висновкам і рекомендаціям дисертаційної роботи. Це дає змогу зробити позитивний висновок щодо їх ідентичності.

Положення і результати кандидатської дисертації в дослідженні не використовувалися.

## Дискусійні положення і недоліки дисертації

Низка положень, висновків й рекомендацій, наведених у поданій до захисту дисертаційній роботі, носять дискусійний характер, мають окремі недоліки, а саме:

1. У розділі 1 (с. 44-55) визначаючи та обґрунтовуючи інституціональну парадигму економічної безпеки, як дослідницьку програму, доцільно було б навести визначення категорій таких базових інститутів економічної безпеки, як право власності, незалежний менеджмент, фінансова самостійність, соціальна відповідальність, імідж, трансакційні витрати, прибуток, конкурентні переваги, персонал, компетенції та запропонувати власний погляд щодо їх сутності. Це дозволило б глибше зрозуміти сутність запропонованої парадигми.

2. Представлений автором підхід (с. 225-226) до розробки концепції економічної безпеки підприємства передбачає визначення інтегрального показника економічної безпеки. Авторіві варто було б обґрунтувати, яким чином та за якими критеріями визначається зв'язок між рівнем економічної безпеки та показниками результатів господарської діяльності, оскільки вони мають ретроспективний характер. Від цього якість запропонованої концепції тільки б покращилась.

3. У дисертації (с. 120-142) наведено результати діагностики стану економічної безпеки ДП «Придніпровська залізниця» до реформування. Разом з тим виникає питання, чи достатньою отриманою інформації для визначення існуючих ключових проблем. І чи можна розроблені автором методологічні, методичні та практичні підходи використати в діяльності оновленої структури - РФ «Придніпровська залізниця» і загалом для залізничної галузі? Очевидно таке питання потребує додаткової дискусії під час захисту дисертації.

4. Дискусійним у роботі (стор. 55-66) є питання з приводу просторів дії інституціональних матриць та їх типів щодо економічної безпеки, які створюють стійкість і стабільність всього інституціонального економічного простору. Також потребує додаткової дискусії під час захисту дисертації питання забезпечення та оцінювання стійкості й стабільності економічного простору.

5. Розробляючи у дисертаційній роботі (стор. 88-120) науково-методичний підхід до оцінки загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту, авторові доцільно було б використати методи стратегічного аналізу, які дозволяють визначати й оцінювати вплив загроз та викликів зовнішнього середовища, особливо вплив такого виклику як євроінтеграція.

6. У дисертаційній роботі (С 65-66) пропонується виділити такі суб'єкти і об'єкти економічної безпеки:

1. Підприємство: інновації; конкурентоспроможність; реструктуризація.
2. Країна (місце, роль, позиція): адміністративна; ринкова; змішана.
3. Міжнародні організації: регіональні групи; об'єднання; корпорації.

Авторові було б варто обґрунтувати чи пояснити у роботі вибір саме таких суб'єктів й об'єктів безпеки та їх поділ.

7. На сторінці 250 дисертації автор формує зміст моделі економічної поведінки підприємств залізничного транспорту шляхом дослідження різних підходів до ролі людей, їх знань, вмінь, підготовки тощо, роблячи акцент на тому, що працівник є головним суб'єктом у соціально-економічних відносинах, які визначаються його поведінкою. Було б доцільно описати модель поведінки людей, реалізація якої наносить збитки, що знижує рівень економічної безпеки підприємства. Володіючи такою інформацією про загрози з боку персоналу можна було б попереджувати їх ще на стадії відбору.

8. У підрозділі 5.1. «Розробка економіко-інформаційної системи економічної безпеки підприємства» автор наводить різні методики оцінки економічної безпеки підприємства та механізми інформаційного забезпечення. Проте з тексту так і не зрозуміло що ж таке економіко-інформаційна система економічної безпеки підприємства та яке її призначення з погляду безпеки. Сенс у зазначеній системі є тоді, коли вона спроможна формувати інформацію про конкретні загрози чи рівень економічної безпеки підприємства.

Наведені вище зауваження та дискусійні положення не впливають на загальну позитивну оцінку дисертаційної роботи Рекуна Івана Івановича: «Методологічні засади розвитку системи економічної безпеки підприємств

залізничного транспорту», яка виконана на належному теоретико-методологічному рівні.

### Загальний висновок

Оцінюючи дисертаційну роботу Рекуна Івана Івановича на тему: «Методологічні засади розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту» варто зазначити, що вона відповідає паспорту спеціальності 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності), є завершеною кваліфікаційною науковою працею, яка виконана особисто у вигляді спеціально підготовленого рукопису на актуальну тему та в якій отримані нові науково обґрунтовані теоретичні й практичні результати, котрі в сукупності складають внесок у розвиток безпекознавства й вирішують конкретну наукову проблему шляхом формування методологічних засад розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

За своїм змістом, актуальністю, повнотою вирішення поставленої проблеми та оформленням, дисертаційна робота відповідає вимогам МОН України та пп. 9, 10, 12, 13 «Порядку присудження наукових ступенів», затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України №567 від 24.07.2013 р. із змінами, внесеними згідно Постанови Кабінету Міністрів України №656 від 19.08.2015 р., а її автор — Рекун Іван Іванович 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 економіки та  
економічної безпеки Львівського  
державного університету внутрішніх справ

В.І. Франчук

