

ВІДГУК

офіційного опонента на дисертацію Цимбалістової Олени Абдурахимівни “Логістичне забезпечення інноваційної активності авіакомпаній”, представленій до спеціалізованої вченої ради Д 26.062.02 у Національному авіаційному університеті для захисту на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)

Актуальність теми дисертації. Інноваційна активність є одним з найважливіших аспектів розвитку авіакомпаній, запорукою конкурентних переваг. Причинами, які обумовлюють розробку та впровадження інновацій, є необхідність оновлення науково-технічної бази, спроможності авіакомпаній до розробки нових авіаційних послуг, що призведе до розширеного інвестування в даний сектор економіки, підвищення потенціалу та рівня конкурентоспроможності вітчизняних авіакомпаній, ефективності їх діяльності. Особливо важливим даний напрямок є в аспекті посилення конкуренції на ринку авіаційних послуг, що підтверджує актуальність досліджуваного питання, необхідності його усестороннього дослідження. Вирішальну роль в постійному підвищенню рівня і відповідно якості інноваційної діяльності належить ефективності управління потоковими процесами, які виникають при цьому. Логістика, як універсальна наука, направлена на постійне покращення форм та методів, а відповідно, і результатів управління потоковими процесами.

Інновації входять до числа тих напрямків діяльності авіакомпаній, які мають досить високий рівень ризику. Дана обставина вимагає ретельного опрацювання всіх аспектів інноваційної діяльності, розробки бізнес-планів, інвестиційних проектів. Застосування принципів та методів логістики забезпечує розширення наукової бази, що підвищує обґрунтованість інновацій. Для сучасної авіаційної галузі України актуальність проблеми інновацій значно зростає в зв'язку з тривалою кризою як в економіці країни в

*Вх 15.06/9
сід 12.06.18р.*

цілому, так й галузі зокрема. Будь-яке антикризове управління повинно містити в собі інноваційну складову, оскільки саме інновації сприяють подоланню кризи, є основою фінансового оздоровлення авіакомпанії. Саме тому вивчення питань ролі логістики в інноваційній діяльності є необхідною умовою при аналізі практики застосування принципів та методів логістики з метою забезпечення інноваційної активності вітчизняних авіакомпаній.

Дисертаційну роботу виконано згідно плану науково-дослідної роботи Національного авіаційного університету «Формування транспортно-логістичних кластерів в Україні» (номер державної реєстрації 0116U006906). У її межах автором запропоновано систему управління інноваційним потоком за рахунок використання кластерної моделі взаємодії учасників ланцюга поставок інноваційних послуг.

Враховуючи вище зазначене вважаю, що проведене в дисертаційній роботі Цимбалістової Олени Абдурахімівни дослідження повною мірою відповідає ефективним напрямкам розвитку сучасної економічної теорії та актуалізує практичну значимість вирішених в дисертації складних науково-прикладних проблем удосконалення системи організації логістичного забезпечення інноваційної активності на прикладі вертолітних авіакомпаній.

Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих в роботі. Детальне ознайомлення зі змістом дисертаційної роботи дозволяє зробити висновок, що мета, яка полягає у подальшому розвитку теоретичних положень і розробці обґрунтованих методичних і практичних рекомендацій щодо організації логістичного забезпечення інноваційної активності авіакомпанії на ринку авіатransпортних послуг для підвищення її ефективності та конкурентоспроможності, досягнута. Основні наукові положення, методичні підходи і пропозиції дисертаційного дослідження Цимбалістової О.А. є достатньо обґрунтованими і достовірними, що підтверджується:

- використанням у якості теоретичної та методологічної бази дослідження ключових положень теорії логістики та інноваційної діяльності, здобутків вітчизняної та зарубіжної науки в галузі економіки і менеджменту, врахування вимог міжнародного і національного законодавства та нормативно-правових актів;

- застосуванням сучасних загальнонаукових та спеціальних методів дослідження, серед яких домінуючими є підхід теоретичного узагальнення, методи аналізу та синтезу, економічного, статистичного та функціонально-структурного аналізу, метод наукової абстракції, аналізу ієрархій, метод рангів, метод порівняння та експертних оцінок, метод графічного зображення;

- належним відбором, систематизацією та оцінкою офіційних статистичних матеріалів, спеціальної документації про логістичну діяльність компаній авіаційної галузі, аналітичних веб-сайтів;

- апробацією на конференціях та опублікуванням основних положень і рекомендацій у фахових виданнях, у тому числі у виданнях, які входять до наукометричних баз;

- впровадженням результатів дослідження на підприємствах та їх використанням у навчальному процесі.

Варто відзначити системність дослідження, логічність викладення отриманих результатів, коректність та доцільність застосування різноманітних методів наукового дослідження, відповідність висновків поставленій меті й завданням, цілісність і послідовність розкриття результатів дослідження, що засвідчує достатній рівень наукової кваліфікації авторки дисертації.

Переважає більшість положень, висновків та рекомендацій дисертаційного дослідження є достатньо аргументованими і такими, що беззаперечно сприятимуть удосконаленню логістичного забезпечення інноваційної діяльності авіакомпаній.

Найбільш важливими результатами роботи, що мають наукову новизну, слід вважати такі:

1. Розвинено понятійно-категоріальний апарат теорій логістики, менеджменту, інновацій у частині уточнення змістовного наповнення поняття «інноваційно-активна авіакомпанія» (стор. 48), що дало можливість застосувати потоковий підхід до продукування і впровадження інновацій (стор. 50), диференціювати авіакомпанії за рівнем інноваційної активності та узагальнити типи їх бізнес-моделей інноваційної діяльності (стор. 118-119) та розробити управлінські рішення щодо оптимізації взаємодії авіакомпанії з контрагентами в ланцюгах постачання авіатранспортних послуг (стор. 85-86).

2. Удосконалено методичний підхід до оцінювання рівня інноваційної активності авіакомпанії (стор. 140-144, 151-154), який дозволяє проаналізувати динаміку змін інноваційної діяльності авіакомпанії за певний період часу, визначити готовність до впровадження та рівень комерціалізації інновацій, оцінити вплив рівня інноваційної активності на економічну ефективність виробничо-комерційної діяльності авіаційного підприємства.

3. Запропоновано концептуальний підхід до організації логістичного забезпечення інноваційної активності авіакомпанії (стор. 180-182), що дозволяє активізувати процеси оновлення матеріально-технічної бази, прогнозувати ефективність інноваційної діяльності та визначати ймовірні зміни у позиціонуванні інноваційних послуг, підвищити рівень конкурентоспроможності підприємства шляхом системного продукування та впровадження інновацій.

4. Удосконалено організаційно-економічний механізм логістичного забезпечення інноваційності послуг авіакомпанії (стор. 183-185), що визначає систему впливів і структурних елементів (блоків) для цілеспрямованого управління інноваційним та супровідними потоками та відповідними логістичними процесами (обслуговування, розміщення, переміщення і зберігання), а також закріплює відповідальність структурних підрозділів за отримання доходу від реалізації інноваційних послуг.

5. Обґрунтовано теоретико-методичний підхід багатокритеріального оцінювання ефективності та конкурентоспроможності інноваційних проектів авіакомпанії (стор. 209-214), який базується на інтегрованій сукупності показників інноваційності і конкурентоспроможності авіатранспортних послуг, які дозволяють оцінити рівень інноваційності проектів та позиціонувати їх за допомогою графічної моделі інноваційності та конкурентоспроможності.

6. Набули подальшого розвитку концептуальні засади трансформації системи управління інноваційним потоком (стор. 227-228) від моменту виникнення інноваційної ідеї до моменту серійного виробництва інноваційного продукту, які зокрема включають інноваційний кластер, краудсорсингові методи комунікації, інструментарій дорожніх карт.

Ефективне впровадження запропонованих в дисертації заходів на вітчизняних авіаційних підприємствах надасть можливість підвищувати ефективність інноваційної діяльності, забезпечити покращення взаємозв'язків між підсистемами в середині авіакомпанії та із зовнішнім середовищем, нейтралізувати негативну дію ризиків, які впливають на інноваційну діяльність, оптимізувати логістичні витрати, здійснювати більш обґрунтовану розробку стратегій інноваційного розвитку авіакомпаній.

Теоретична цінність та практична значущість наукових результатів

Наукове значення результатів дисертаційної роботи полягає у розробці ряду теоретичних положень і висновків, які збагачують економічну науку з вирішення проблем підвищення ефективності логістичного забезпечення інноваційної активності авіакомпаній.

Практичне значення розробок полягає в тому, що запропоновані в дисертаційній роботі авторські наукові розробки можуть бути використані державними установами, представниками авіаційної галузі та авіакомпаніями для оцінювання інноваційного потенціалу, інноваційної активності,

інноваційності та конкурентоспроможності послуг, оцінювання ефективності інноваційних проектів.

Окремі результати дисертаційної роботи, зокрема ті, що становлять наукову новизну дослідження, перевірені на практиці та підтверджені актами про впровадження результатів дослідження від: Харківського аероклубу ім. В.С. Гризодубової ТСО України (акт впровадження від 20.06.2017 р.), ТОВ «ЄІР ТАУРУС» (акт впровадження від 16.11.2017 р.), ПП «ПОЛТАВАВІА» (акт впровадження від 21.06.2017 р.).

Ключові положення дисертації використовуються у навчальному процесі Кременчуцького льотного коледжу НАУ (Акт впровадження від 10.04.2017 р.), Національного аерокосмічного університету ім. М.С. Жуковського «Харківський авіаційний інститут» (Акт впровадження від 23.06.2016 р.), Запорізького національного університету (Акт впровадження від 20.11.2017 р.).

Теоретичні та практичні положення, висновки та рекомендації мають достатній рівень обґрунтованості, супроводжуються відповідним методичним і статистичним матеріалом.

Повнота висвітлення основних результатів дослідження. За результатами представленого дослідження авторкою опубліковано 25 наукових праць обсягом 7,41 обл.-друк. арк. (особисто автору належить 7,28 обл.-друк. арк.), з них: 1 монографія, 8 – статей у наукових фахових виданнях України та 3 – у закордонних виданнях, з яких 3 індексуються у міжнародних наукометричних базах, 13 публікацій – в інших наукових виданнях за матеріалами науково-практичних конференцій. Вивчення наукових праць Цимбалістової О.А. дозволяє стверджувати, що в них відображено результати власного наукового дослідження.

Наукові положення, висновки та рекомендації, які складають новизну дослідження, повністю висвітлені у фахових виданнях та обговорені на всеукраїнських і міжнародних конференціях.

Обсяг друкованих праць та їх кількість відповідає встановленим вимогам щодо публікації основного змісту дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата наук.

Відповідність змісту автореферату основним положенням дисертації. Ознайомлення з текстом автореферату дисертації дає підстави стверджувати, що він написаний у науковому стилі, літературною мовою, а за структурою та змістом відповідає встановленим вимогам.

У тексті автореферату відображено основні положення, зміст результати та висновки виконаної Цимбалістовою. О.А. дисертаційної роботи. Підкреслюю, що зміст автореферату та основні положення дисертації є ідентичними.

Дискусійні положення та зауваження до дисертаційної роботи. Відмічаючи актуальність дослідження, наукову новизну і практичну значущість отриманих результатів, необхідно наголосити й на ряді дискусійних моментів і зауважень до дисертаційної роботи:

1. У дисертації зазначається, що «... об'єктом дослідження є процеси забезпечення **інноваційної діяльності** авіакомпанії. Предметом дослідження – теоретико -методичні положення логістичного забезпечення **інноваційної активності** авіакомпанії (стор. 27)... наукова новизна одержаних результатів полягає в узагальненні теоретичних засад і розробці методичних підходів щодо логістичного забезпечення **інноваційного розвитку** підприємств вітчизняної авіаційної галузі (стор. 28)...». Водночас, у дисертації чітко не розкрито субординацію понять, виділених жирним шрифтом (“інноваційна діяльність”, “інноваційна активність”, “інноваційний розвиток”).

2. На рис. 1.4 на стор. 49 схематично зображено інноваційно-активну авіакомпанію. З рисунку не зрозуміло, чому місію та цілі, а також ринкові можливості та загрози автор відносить до внутрішнього середовища

авіакомпанії. Зазвичай, у стратегічному менеджменті до внутрішнього середовища підприємства відносять його персонал та основних стейкхолдерів, які на рисунку відсутні. Втім, у подальшому у роботі з'являється поняття «трудові ресурси» як складова інтегрованого інноваційного потоку.

3. На стор. 54 рис. 1.6 зазначено кінцеві цілі діяльності авіакомпанії: прибуток, конкурентоспроможність, рентабельність. Вважаємо такий підхід дещо обмеженим, враховуючи, що на сьогодні все більш популярними стають підходи щодо збалансованого розвитку підприємств, наприклад, карта Нортена-Каплана та інші.

4. Слушно наголошуючи на важливості інтеграції логістики та інноваційного менеджменту (стор. 78), здобувач у дисертації чітко не розмежовує поняття “логістичне забезпечення інноваційної активності” та “інноваційна логістика”, що на нашу думку неправомірно. Якщо інноваційна логістика передбачає нові підходи та рішення у логістичній діяльності авіакомпанії (наприклад, нові технологічні рішення зберігання традиційного авіагасу), то прикладом логістичного забезпечення інноваційної активності авіакомпанії є, наприклад, логістика постачання палива, отриманого з біологічних джерел (біопалива).

5. Дисертація набула би більшої вагомості, якби у роботі було розкрито питання, працівники якого підрозділу авіакомпанії будуть втілювати в життя логістичну концепцію інноваційного розвитку, а саме здійснювати раціоналізацію та оптимізацію управління інтегрованими потоками (матеріальними, фінансовими, інформаційними та трудовими) на корпоративному рівні (стор. 87).

6. Цікавим, на нашу думку, є методичний підхід до оцінювання рівня інноваційної активності авіакомпанії. Втім, дещо дискусійним виглядає запропонована автором система індикаторів, зокрема, не зовсім зрозуміло, чому при розрахунку індикатора “якості отримуваних інноваційних ідей і рішень (Ioi)” використовується кількість *відібраних* інноваційних ідей і

рішень. Водночас, при розрахунку індикаторів “використання власних розробок (Івл.р.)” та “придбаних розробок (Іпр.р.)” застосовується кількість *впроваджених* розробок. Шостий індикатор “кількість завершених авіакомпанією інновацій протягом останніх трьох років (ІН)” лише свідчить про кількість, а не відображає масштабність за обсягом завершених в авіакомпанії інноваційних проектів. Сьомий індикатор “оновлення послуг (Іон.пл.)” “ потребує додаткового роз’яснення критеріїв віднесення наданих послуг до категорії “нових послуг”.

7. У роботі спостерігається підміна деяких економічних понять та неточності. Зокрема, у Розділі 2 зазначається, що запропонований індикатор “інноваційний прибуток на одного працівника, задіяного в інноваційній діяльності (ІПп)” характеризує *продуктивність праці* працівників, які займаються інноваційною діяльністю, водночас це показник *ефективності праці* як об’єкту управління.

8. Заслуговує на увагу пропозиція автора щодо Дорожньої карти впровадження інновації на авіакомпанії (рис. 3.14, стор. 226). Водночас, не зрозуміло відсутність на схемі Логістичного блоку при наявності інших функціональних блоків (інноваційного, кадрового, технологічного, маркетингового). Такий підхід входить у дисонанс із пропозиціями та твердженнями автора, викладених у Розділі 1 і 2, щодо доцільності застосування логістичного підходу до управління інноваційною активністю авіакомпанії.

Слід відмітити, що зроблені зауваження не мають принципового характеру і суттєво не впливають на загальну позитивну оцінку дисертації. В цілому автору вдалося виконати поставлені завдання, в результаті чого поглиблено теоретичні положення, науково-методичне забезпечення та обґрунтовано практичні рекомендації щодо удосконалення логістичного забезпечення інноваційної активності авіакомпаній.

Загальна оцінка дисертаційної роботи та її відповідність встановленим вимогам. Дисертаційна робота Цимбалістової Олени Абдурахимівни на тему “Логістичне забезпечення інноваційної активності авіакомпанії” є завершеним, самостійно виконаним науковим дослідженням, що містить елементи наукової новизни та важливі практичні рекомендації, які впроваджено у діяльність авіаційних підприємств і навчальний процес вищих навчальних закладів.


Результати дослідження є науково обґрунтованими і важливими для поглиблення теоретичних положень, розроблення науково-методичних підходів та практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності логістичного забезпечення інноваційної активності авіакомпаній. Зміст автореферату є ідентичним до змісту дисертації та повністю висвітлює її основні положення.

За важливістю одержаних автором наукових результатів, ступенем їх обґрунтованості та достовірності, практичною значимістю сформульованих положень і висновків, дисертація відповідає вимогам п.п. 9, 11, 12, 13 “Порядку присудження наукових ступенів”, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 24 липня 2013 р. № 567, які висуваються до дисертаційних робіт на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук. Дисертаційна робота за змістом відповідає паспорту спеціальності 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності), а її автор Цимбалістова Олена Абдурахимівна заслуговує присудження наукового ступеня кандидата економічних наук за вказаною спеціальністю.

Офіційний опонент:

доктор економічних наук, професор,
проректор з наукової роботи
Національного університету «Львівська політехніка»



 Н.І. Чухрай