

## ВІДГУК ОФІЦІЙНОГО ОПОНЕНТА

кандидата економічних наук, професора  
Кривов'язюка Ігоря Володимировича  
на дисертаційну роботу Цимбалістової Олени Абдурахимівни  
«Логістичне забезпечення інноваційної активності авіакомпанії», подану  
на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук  
за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами  
(за видами економічної діяльності)

### 1. Актуальність теми дослідження

Системне бачення взаємодії та розвитку сучасних авіакомпаній є одним із ключових аспектів ефективного управління їх діяльністю. Серед найважливіших видів діяльності авіаційного підприємства в сучасних умовах виступає його здатність продукувати та реалізовувати інновації, використовуючи наявні ресурси. Але оптимальне управління, в такому разі, має базуватись на логістичній концепції, яка забезпечує інтеграцію усіх можливих процесів на підприємстві – від постачання сировини й до реалізації отриманого інноваційного продукту споживачам.

Важливу роль для підвищення інноваційної активності однієї з найважливіших сфер економіки – функціонування авіаційних компаній, відіграє її логістичне забезпечення. Адже логістика формує середовище та умови досягнення необхідної відповідності інновацій принципам логістичного управління, оптимізує інноваційну діяльність шляхом досягнення логістичної ефективності, поліпшує функціональні взаємозв'язки організаційної структури та розвиває ділову співпрацю з учасниками логістичного ланцюга авіаційних компаній. Логістичне забезпечення інноваційної діяльності створює необхідні умови щодо покращення ресурсного забезпечення в умовах інноваційного розвитку авіакомпанії, забезпечує конкурентоспроможність її бізнесу та ефективне задоволення потреб споживачів. В сукупності це формує організаційно-економічну основу підвищення ефективності функціонування авіаційних компаній, забезпечує їх стійкість до зовнішніх біфуркацій ринкового середовища, є базисом для підвищення їх конкурентоспроможності.

Необхідність розв'язання системи поставлених завдань і обумовлює актуальність та своєчасність виконаного здобувачем дослідження, метою якого є обґрунтування сукупності теоретичних положень та розроблення методичних і практичних рекомендацій щодо організації логістичного забезпечення інноваційної активності авіакомпанії на ринку авіатранспортних послуг для підвищення її ефективності та конкурентоспроможності.

Дисертаційна робота підготовлена відповідно до планів науково-дослідних робіт Національного авіаційного університету за темами: «Формування транспортно-логістичних кластерів в Україні» (номер державної реєстрації 0116U006906), де автором запропоновано систему управління інноваційним потоком за рахунок використання кластерної моделі взаємодії учасників

*вх. № 54.06/14  
виг 13.06.2018р*



ланцюга поставок інноваційних послуг; «Механізми управління логістичною діяльністю підприємств в інформаційному просторі» (№ 1/11.02.04) та «Розробка моделей, методів та інструментів інтелектуалізації логістичної діяльності в інноваційній економіці» (№ 91/11.02.04).

## **2. Ступінь обґрунтованості та достовірності наукових положень, висновків і рекомендацій сформульованих у дисертації**

Належний рівень обґрунтованості викладених у дисертаційній роботі Цимбалістової О. А. наукових положень, висновків і рекомендацій підтверджує коректна постановка її завдань, які стосуються дослідження логістичного забезпечення інноваційної активності авіакомпаній, а також вміле окреслення проблемних ситуацій у системі їхнього функціонуванні на ринку авіатранспортних послуг. Автором опрацьовано значну кількість вітчизняних та закордонних наукових джерел, матеріалів науково-практичних конференцій, монографічної та періодичної літератури, даних виробничо-господарської діяльності авіакомпаній, статистичних даних (225 найменувань). Це переконливо свідчить про глибину проведених пошукових робіт щодо теоретичного та аналітико-інформаційного обґрунтування результатів дослідження.

Грунтовне вивчення змісту поданої до захисту дисертаційної роботи та автореферату свідчить, що послідовність дослідження вибудована логічно, а сформульовані в ній завдання пов'язані з обраною темою дисертації та відповідають основним науковим положенням, які виносяться на захист.

Як результат наукового пошуку, автором досить вдало сформульовано теоретичні положення, що належним чином обґрунтовані та слугують доказовою базою проведеного дослідження. Висновки та рекомендації, що були сформульовані, базуються як на теоретичних напрацюваннях дисертанта, так і на якісному аналізі та кількісних методах дослідження масивів даних, використанні методів теоретичного узагальнення, аналізу та синтезу, економічного, статистичного та функціонально-структурного аналізу, наукової абстракції, аналізу ієрархій, рангів, порівняння та експертних оцінок.

Серед позитивних рис дисертаційної роботи слід виокремити чіткість формулювання мети, предмета, об'єкта та завдань дослідження, які послідовно обґрунтовуються та вирішуються в дисертації.

Заслуговує на увагу уточнення сутнісного розуміння автором інноваційного процесу у сфері авіатранспортних послуг з урахуванням управління ланцюгами поставок, що є результатом структуризації та групування основних типів інновацій авіакомпаній, визначення чинників впливу на розвиток інноваційного процесу (розділ 1, п. 1.1, стор. 36–44), а також поняття «інноваційно активне підприємство», що ґрунтується на ознаках, пов'язаних з формуванням інноваційного клімату, власного інтелектуального капіталу, ресурсної бази інноваційної діяльності підприємства та дозволяє диференціювати авіакомпанії за рівнем інноваційної активності на ринку авіатранспортних послуг, включає логістичне забезпечення інноваційної активності, передбачаючи можливість використання потокового підходу до управління інноваційною діяльністю авіакомпанії (розділ 1, п. 1.1, стор. 46–56).



Автором розкрито сутність інноваційності послуг як прояву інноваційної активності авіакомпанії, діяльність яких є підґрунтям для розвитку внутрішніх і міжнародних перевезень. Заслуговує на увагу дослідження системи факторів впливу: на формування авіапослуг, ефективність діяльності авіакомпаній, інноваційність авіатранспортного бізнесу. Їх аналіз став основою для розроблення авторської класифікації інновацій в сфері надання послуг авіакомпаніями. Важливим моментом є уточнення впливу інноваційності послуг авіакомпанії на ефективність та конкурентоспроможність її діяльності (розділ 1, п. 1.2, стор. 56–73).

Достатньо обґрунтованим науковим здобутком дисертанта є розроблені організаційні засади логістичного забезпечення інноваційної активності авіакомпаній: методологічне підґрунтя (принципи, теорії); методичний інструментарій (методичний підхід до управління логістичним забезпеченням інноваційного процесу авіакомпанії); концептуальний підхід до організації логістичного забезпечення інноваційної активності вертолотної авіакомпанії, можливості організації надання послуг вертолотною авіакомпанією з використанням безпілотних літальних апаратів (розділ 1, п. 1.3, стор. 74–92; розділ 3, п. 3.1, стор. 169–181; п. 3.2, стор. 186–197).

Обґрунтованими слід вважати результати вивчення стану та тенденцій інноваційної діяльності авіакомпаній на ринку України та проведений порівняльний аналіз їх показників зі світовим ринком і його окремими регіонами. Як наслідок, дисертант виявив роль інноваційної політики в розвитку авіаційної галузі, вплив змін видатків на НДДКР та інвестицій в основний капітал на динамізм її загальних обсягів, уточнив структурні зміни в розвитку авіаційної промисловості України на період до 2030 р. (розділ 2, п. 2.1, стор. 97–111).

Заслуговує на увагу здійснене автором групування факторів впливу на інноваційний розвиток вертолотної авіакомпанії на основі уточнення особливостей діяльності авіакомпаній повного циклу, дискаунтерів та вертолотної авіакомпанії, порівняльного аналізу типів послуг, що надаються ними, дослідженні відмінностей в їх інноваційному розвитку, поглибленого дослідження сфери застосування вертольного парку машин України, впливу на його розвиток виробничих і науково-технічних, організаційних та інституційних, кадрових і соціальних, інформаційних і маркетингових, а також нормативно-правових, економічних і фінансових та факторів кооперації та співробітництва (розділ 2, п. 2.2, стор. 112–131).

Позитивно слід охарактеризувати також проведення автором оцінювання рівня інноваційної активності вертолотної авіакомпанії та їх впливу на економічну ефективність та конкурентоспроможність відповідно до розробленої системи індикаторів та інтегральних критеріїв інноваційної активності, що сприятиме реалізації ефективної стратегії інноваційного розвитку авіакомпанії (розділ 2, п. 2.3, стор. 132–162).

Дисертантом запропоновано механізм логістичного забезпечення інноваційності послуг в структуру якого входять такі блоки як інформаційно-комунікаційний, економічний, кадровий, нормативно-правовий, організаційно-



управлінський, матеріально-технічний та ринковий (розділ 3, п. 3.1, стор. 182–185), які формують організаційну основу здійснення інноваційної діяльності та забезпечення її ефективності та результативності. Необхідно зазначити, що запропоновані рекомендації апробовано на прикладі ТОВ «ЕІР ТАУРУС».

Особливого значення приділено автором розробці теоретико-методичного підходу на основі багатокритеріального оцінювання ефективності інноваційних проектів (розділ 3, п. 3.2, стор. 207–215). Його практичне застосування шляхом встановлення критерії показників інноваційності та конкурентоспроможності послуг із застосуванням безпілотних літальних апаратів забезпечує достовірність оцінювання корисності розроблених проектів, є науковим підґрунтям для визначення їхнього позиціонування в системі проектних рішень.

Заслужовують на увагу обґрунтовані рекомендації щодо практичного впровадження системи логістичного забезпечення інноваційної активності авіакомпанії (розділ 3, п. 3.3, стор. 215–232), які передбачають розвиток управління інноваційною діяльністю авіакомпанії на основі розроблення та реалізації дорожніх карт стратегії її інноваційного розвитку та впровадження безпілотних літальних апаратів. Такі «дорожні карти» відображають зв'язок між тактичними рішеннями, різними бізнес-функціями та інноваційними ідеями через загальний елемент часу, виступаючи важливим інструментом логістичного забезпечення інноваційності послуг авіакомпанії.

Отримані в роботі висновки та рекомендації сприймаються як логічний підсумок завершеного дослідження та у повній мірі відображають основні положення дисертації та напрями їх практичного впровадження.

### **3. Теоретичні положення, висновки та рекомендації, які характеризуються науковою новизною**

Зміст дисертаційної роботи підтверджує логічну побудову викладу розроблених автором її науково-теоретичних положень. Повнота використаних у роботі даних, які стосуються предмету дослідження, підтверджується відповідними посиланнями на статистичні дані та публікації у спеціалізованих виданнях.

Використаний у роботі апарат наукового дослідження та аналітичний інструментарій охоплює різні сфери виробничо-господарської діяльності та логістичної діяльності авіакомпаній на ринку авіатранспортних послуг, дозволяє висвітлити найбільш важливі аспекти і специфіку функціонування компаній даної галузі. Достовірність отриманих результатів підтверджується супутніми дослідженнями та порівняннями, а також логічними висновками й встановленими об'єктивними причинно-наслідковими зв'язками.

Висновки та рекомендації, що приведені в авторефераті та у дисертації, є логічно викладеними, відображають змістовність роботи і є результатом комплексного вирішення завдань дослідження. Поставлена мета в цілому досягнута шляхом розв'язання наукових завдань. Одержані Цимбалістою О. А. результати дослідження містять наукову новизну й мають прикладне значення для подальшого розвитку теорії та практики управлінської діяльності авіакомпаній на ринку авіатранспортних послуг України.



До наукових положень, висновків і рекомендацій, що відзначаються новизною, науковою значущістю та практичною цінністю слід віднести такі:

1) уточнено визначення дефініції «інноваційно активне підприємство» (розділ 1, стор. 47), сутнісне наповнення якої передбачає можливість використання потокового підходу до управління інноваційною діяльністю авіакомпанії;

2) запропоновано концептуальний підхід до організації логістичного забезпечення інноваційної активності авіакомпанії (розділ 1, стор. 74–92), що сприятиме зростанню її ефективності та конкурентоспроможності на ринку авіатранспортних послуг;

3) удосконалено методичний підхід багатокритеріального оцінювання ефективності інноваційних проектів, метою якого є підвищення достовірності оцінювання корисності розроблених рішень (розділ 3, стор. 207–215);

4) визначено концептуальні засади трансформації системи управління інтегрованим інноваційним потоком від моменту виникнення інноваційної ідеї до моменту серійного виробництва інноваційного продукту, яка включає учасників інноваційного кластеру, інструментарій дорожніх карт створення і впровадження інновацій, краудсорсингові методи комунікації зі споживачами та бізнес-партнерами та дозволяє синхронізувати процеси продукування інновацій в часі і просторі, координувати взаємодію авіакомпанії з навчальними та науково-дослідними установами, гармонізувати економічні інтереси учасників авіатранспортних ланцюгів поставок (розділ 3, стор. 169–181, 215–227);

5) розвинено організаційно-економічний механізм логістичного забезпечення інноваційності послуг авіакомпанії, що визначає систему впливів і структурних елементів (блоків) для цілеспрямованого управління інноваційним та супровідними потоками та відповідними логістичними процесами (розділ 3, стор. 182–185);

6) поглиблено методичний підхід до оцінювання рівня інноваційної активності авіакомпанії, що дозволяє оцінити вплив рівня інноваційної активності на економічну ефективність її діяльності та сприятиме реалізації ефективної стратегії його інноваційного розвитку (розділ 3, стор. 138–154).

#### **4. Практичне значення результатів дослідження**

Дисертаційна робота містить теоретичні та прикладні розробки автора, що характеризуються науковою новизною, розвивають теорію економічної науки в сфері управління інноваційною діяльністю, в галузі логістики, економічної теорії, авіапромислової та авіатранспортної галузі.

Методичні положення дослідження враховують особливості та галузеві спрямованості виробничо-господарської діяльності вітчизняних підприємств. Викладені висновки носять універсальний характер і можуть використовуватись в управлінській діяльності підприємств авіапромислової та авіатранспортної галузі для покращення логістичного забезпечення інноваційної активності авіакомпаній.

Прикладне значення розробок підтверджується апробацією на підприємствах, а саме: Харківського аероклубу ім. В.С. Гризодубової ТСО



України – пропозиції щодо підвищення ефективності організації його інноваційної діяльності на основі розробленої дорожньої карти стратегії інноваційного розвитку (Акт впровадження від 20.06.2017 р.), Приватного підприємства «ПОЛТАВАВІА» – рекомендації щодо визначення можливостей інноваційного розвитку авіакомпанії та вибору оптимальних шляхів його реалізації на основі розроблених критеріїв показників інноваційності та конкурентоспроможності проектів (Акт впровадження від 21.06.2017 р.) та ТОВ «ЄІР ТАУРУС» – пропозиції щодо запровадження механізму логістичного забезпечення інноваційності послуг (Акт впровадження від 16.11.2017 р.). Матеріали дисертаційного дослідження використовуються в навчальному процесі Кременчуцького льотного коледжу Національного авіаційного університету (Акт впровадження № 03-34/74 від 10.04.2017 р.), Національного аерокосмічного університету ім. М.Є. Жуковського «Харківський авіаційний інститут» (Акт впровадження від 23.06.2016 р.), Запорізькому національному університеті (Акт впровадження № 01.01-14/171 від 20.11.2017 р.).

#### **5. Повнота викладу наукових положень і результатів дослідження в опублікованих працях**

Основні наукові положення та результати дисертаційної роботи опубліковано у 25 наукових працях, у тому числі 1 підрозділ у колективній монографії, у наукових фахових виданнях – 8 статей, з яких 3 – індексуються у міжнародних наукометричних базах, 3 статті – у наукових періодичних виданнях іноземних держав, 13 публікацій у матеріалах науково-практичних конференцій. Загальний обсяг публікацій – 7,41 ум.-друк. арк., з яких особисто автору належить 7,28 ум.-друк. арк. Характер видань і зміст наукових праць відповідають встановленим вимогам щодо висвітлення отриманих результатів дисертаційної роботи на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). Наукові положення та результати дисертаційної роботи отримали апробацію на 13-ти міжнародних науково-практичних конференціях.

#### **6. Ідентичність змісту автореферату основним положенням дисертації**

Автореферат Цимбалістової О.А. повною мірою відображає сутнісну характеристику та основний зміст обґрунтованих у дисертації наукових положень. Наявною є відповідність основних наукових розробок та науково-прикладного внеску автора.

Результати дослідження, а також текст дисертації та автореферату подані автором науковим стилем із підібраними, у відповідності з логікою та розробленою структурно-логічною схемою дослідження, ілюстративними та інформаційними матеріалами.

Наукові положення, методичні розробки, висновки і рекомендації, що приведені дисертантом в авторефераті, належним чином розкриті, деталізовані та обґрунтовані у самій дисертаційній роботі.



## 7. Дискусійні положення та критичні зауваження до дисертації

Відзначаючи високий рівень дисертаційної роботи, зауважимо, що подана дисертація та автореферат містять ряд дискусійних положень та критичних зауважень, серед яких слід відзначити наступні:

1. Визначаючи фактори впливу на формування авіапослуг (стор. 58 д. р.) автор помилково розмежовує як окремі фактори «Стан рухомого складу авіакомпанії» та «Технічний та технологічний стан авіакомпанії», тоді як цілком зрозуміло, що стан парку повітряних суден є одним із субфакторів такого чинника як «Технології».

2. Слід відмітити різноманітність та широту використовуваного в роботі понятійно-категоріального апарату. Зокрема, в процесі викладення результатів дослідження вживаються такі поняття як «інновації», «інноваційний процес», «інноваційна діяльність», «інноваційно активне підприємство», «інноваційні послуги авіакомпанії», «інноваційний потік», «логістичне забезпечення» та ін. (стор. 36, 42, 44, 47, 73, 85, 91). Разом з тим, це швидше слід розглядати не як перевагу, а як певний недолік, адже ускладнюється розуміння сутності досліджуваних характеристик, й зокрема, процесів забезпечення інноваційної діяльності авіакомпанії.

3. Науково обґрунтованими є результати вивчення стану та тенденцій інноваційної діяльності авіакомпаній на ринку України (стор. 97–111). Проте, незважаючи на багатогранність та глибину зроблених висновків, доцільно було представити аналіз кількісних і вартісних показників впроваджуваних інновацій: впровадження нових видів продукції для ринку та для підприємства, кількість придбаних авіакомпаніями нових технологій, у т.ч. закордонних, обсяг витрат на інноваційні цілі тощо.

4. При формуванні шкали оцінки рівня інноваційної активності авіакомпанії (стор. 144), інтервал значення інтегрального критерію інноваційної активності від 0,9 до 0 пропонується трактувати як відсутність інноваційної активності. Водночас, дійсно, за значення показника рівного 0, характерна відсутність інноваційної активності, тоді як для іншого діапазону, вона явно має місце. Тому більш коректно даний інтервал слід було розбити на дві частини: від 0,9 до 0,001 і трактувати його як «дуже низька інноваційна активність і 0 – «відсутність інноваційної активності». Проте, дана позиція має дискусійний характер.

5. Дисертаційна робота значніше виграла з наукової точки зору, якби рекомендації щодо вдосконалення системи організації логістичного забезпечення інноваційної активності авіакомпаній містили розрахунки тривалості життєвих циклів впроваджуваних інновацій та показників економічної ефективності проектних рішень.

Надані зауваження, пропозиції та дискусійні моменти не знижують вагомості наукових і практичних результатів дисертаційної роботи.

Загалом відзначається зріла наукова позиція автора та його вміння проводити дослідження.



### 8. Загальна оцінка дисертаційної роботи

Дисертаційна робота Цимбалістової Олени Абдурахимівни є завершеною самостійною науковою працею, яка має теоретичне значення, містить елементи наукової новизни та важливі практичні рекомендації для розвитку економічної науки, а саме – вирішення задач підвищення ефективності та конкурентоспроможності авіакомпаній на ринку авіатранспортних послуг.

Ступінь обґрунтованості та достовірність отриманих результатів, науковий рівень теоретичних положень, висновків і рекомендацій, практична значущість, стиль і мова викладу, оформлення рукопису та автореферату, повнота викладу матеріалів дослідження в опублікованих працях є підставою для висновку щодо ретельного опрацювання поставлених здобувачкою завдань та вирішення їх на необхідному теоретико-методичному та науково-практичному рівні.

За змістом, оформленням, важливістю та спектром вирішених проблем дисертаційна робота відповідає вимогам до дисертацій, поданих на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук вимогам п. п. 9, 11, 12, 13 «Порядку присудження наукових ступенів», затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 24.07.2013 року № 567 (зі змінами та доповненнями), а її автор – Цимбалістова Олена Абдурахимівна – заслуговує присудження наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності).

#### Офіційний опонент:

професор кафедри підприємництва,  
торгівлі та біржової діяльності Луцького  
національного технічного університету  
Міністерства освіти та науки України,  
кандидат економічних наук, професор



підпис засвідчую:  
Учений секретар  
ЛУЦЬКОГО НАЦІОНАЛЬНОГО  
ТЕХНІЧНОГО УНІВЕРСИТЕТУ  
доц. А.Земко

І.В. Кривов'язюк