

**В диссертационный совет Д212.049.07  
при ФГБОУ ВО «Государственный  
университет управления»**

**ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА**  
**кандидата экономических наук, генерального директора АО**  
**«ТрансКлассСервис» Каверина Олега Вадимовича о диссертации**  
**Свиридчук Галины Павловны**  
**«Территориальная организация и развитие пассажирских комплексов в**  
**крупных железнодорожных узлах России»,**  
**представленной на соискание ученой степени кандидата экономических**  
**наук по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным**  
**хозяйством**  
**(экономика, организация и управление предприятиями, отраслями,**  
**комплексами – транспорт)**

### **АКТУАЛЬНОСТЬ ТЕМЫ ИССЛЕДОВАНИЯ**

Развитие экономики страны требует увеличения объемов перевозок работы, основная нагрузка при этом ложится на железнодорожный транспорт. В социально-экономическом развитии России железнодорожный транспорт, обеспечивая экономический и культурный обмен между различными регионами страны, занимает особое место.

В настоящее время развитие пассажирских перевозок в дальнем следовании осложняется несоответствием состояния пассажирских и пассажирских технических станций требованиям к обработке пассажирских составов. Путевая инфраструктура пассажирского комплекса характеризуется: недостаточным количеством и длиной приемо - отправочных путей, малой ёмкостью станционных парков для отстоя составов пассажирских поездов по обороту, несоответствием технических обустройств требованиям к качеству

подготовки составов в рейс, неподготовленностью к обслуживанию скоростного и высокоскоростного пассажирского движения.

Исторически сложившаяся схема размещения пассажирских и пассажирских технических станций в транспортных узлах часто вступает в противоречие с градостроительными требованиями. Станционное хозяйство занимает в структуре городов большие территории. Стесненность пассажирских и пассажирских технических станций не позволяет им планомерно развиваться в соответствии с ожидаемым ростом объема перевозок и требованиями пассажиров к качеству транспортного обслуживания.

Важнейшие объекты железнодорожного хозяйства – пассажирские и пассажирские технические станции – сегодня развиваются не только в условиях растущей конкуренции на пассажирском транспортном рынке, но и в условиях необходимости перехода на новую технику и технологию перевозок.

Все вышесказанное определяет актуальность темы исследования.

В последние десятилетия на отраслевом уровне основное внимание уделялось решению таких вопросов, как проектирование железнодорожных вокзалов, выбор типа пассажирских платформ, планировка привокзальных территорий и другие. Эти вопросы являются важными, но они касаются микроуровня рассматриваемой проблемы. В связи с этим значимость разработки вопросов рецензируемой диссертации возрастает не только со стороны ученых, но и управленицев-практиков отрасли, а также городских администраций. Цель диссертации Свиридчук Г.П. заключается в разработке научно-методических рекомендаций по территориальной организации (ТО) пассажирского комплекса в крупных железнодорожных узлах с учетом изменения размеров пассажирского движения, условий пропуска поездов, использования прогрессивных организационно-управленческих технологий и взаимодействия с пригородным и городским транспортом. Задача серьезная и в такой постановке решается впервые.

## **СТЕПЕНЬ ОБОСНОВАННОСТИ НАУЧНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ, ВЫВОДОВ И РЕКОМЕНДАЦИЙ, СФОРМУЛИРОВАННЫХ В ДИССЕРТАЦИИ И ИХ ДОСТОВЕРНОСТЬ**

Необходимая степень обоснованности и достоверности научных положений и выводов диссертации обеспечена использованием данных официальной статистики Федеральной службы государственной статистики, данных официальной отчетности Министерства транспорта Российской Федерации, официальной отчетности ОАО «РЖД», проектных разработок ведущих научно-исследовательских институтов железнодорожного транспорта и транспортных вузов.

Высокая обоснованность и достоверность результатов исследования Свиридчук Г.П. подтверждается также использованной методологической и теоретической базой исследования. Автор опирается на современные теории рыночной экономики, общую теорию управления, результаты фундаментальных исследований в области железнодорожного транспорта и его пассажирского инфраструктурного комплекса.

При выполнении исследования автором использованы правительственные прогнозы, программы и нормативные документы, определяющие стратегию преобразований в России - на железном транспорте в сфере миграционных процессов и развития городских агломераций.

Обоснованность и достоверность научных положений и выводов диссертации подтверждена апробацией результатов на научных, в том числе международных, конференциях и семинарах.

Предлагаемые методики проверены экспериментальными расчетами. Научно-методические разработки автора используются в учебном процессе.

Все это позволяет сделать вывод, что достоверность и обоснованность научных положений, рекомендаций и выводов диссертации сомнений не вызывает.

## ОЦЕНКА СОДЕРЖАНИЯ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении автором диссертации четко сформулированы цель и задачи исследования, обоснована актуальность темы диссертации, показаны его практическая ценность и новизна.

В первой главе убедительно показано, что пассажирский комплекс ОАО «РЖД», в составе которого пассажирские и пассажирские технические станции занимают центральное место, не удовлетворяют в полной мере современным требованиям к качеству транспортного обслуживания населения страны и безопасности перевозок. Решение проблемы модернизации пассажирского хозяйства отрасли с повышением пропускной способности путевой инфраструктуры и других элементов пассажирского комплекса стало сегодня неотложной практической задачей. В техническом оснащении пассажирских технических станций имеется много недостатков, главными из которых являются следующие: на многих станциях нет достаточного количества станционных путей нужной длины, отстойных парков, нарушается специализация путей. Многие пассажирские и пассажирские технические станции нерационально размещены в планировочной структуре городов и схемах железнодорожных узлов. С выводом, что рациональная территориальная организация железнодорожного пассажирского комплекса в узловых пунктах сети стала важной научной и практической задачей, влияющей на конкурентоспособность железных дорог. В последующих главах автором рассмотрены возможные варианты и предложены научно-методические подходы к решению этой задачи с учётом того, что пассажирские станции являются своего рода пересадочными узлами на другие виды транспорта.

Во второй главе показано, что для успешного решения проблем, стоящих перед пассажирским инфраструктурным комплексом железнодорожного транспорта необходима хорошо отработанная стратегия, планомерное и пропорциональное развитие всех его элементов, но и учет основных сдвигов, происходящих в развитии городов, а именно: массовые

миграции людей к местам приложения труда, образования, отдыха и культурно-бытового обслуживания; быстрое развитие пригородных зон и образование городов-спутников; повышение доли крупных городов с концентрацией в них больших масс населения. В диссертации правильно отмечается, что эти процессы обостряют транспортные проблемы, создают противоречия между техническими возможностями железнодорожного транспорта и спросом населения на качественное транспортное обслуживание.

Разработка принципов построения и развития пассажирских комплексов в транспортных узлах, а также решению связанных с ними задач, посвящена третья глава диссертации. Разработанные в главе научно-методические рекомендации и выполненные автором экспериментальные расчеты позволили сделать важные выводы. Во-первых, территориальную организацию транспортных комплексов следует рассматривать как важный фактор, определяющих производственную мощность предприятий транспорта и возможность их развития в перспективе. Во-вторых, решая проектно-плановые задачи, связанные с выбором числа, размещения и специализации пассажирских и пассажирских технических станций необходимо учитывать особенности планировки и застройки городов, взаимодействие городским пассажирским транспортом и другие факторы.

Пассажирские и пассажирские технические станции должны рассматриваться как единый производственно-технологический комплекс, работающий в тесном контакте с пригородным и городским транспортом. На развитие этого сложного комплекса существенное влияние оказывают также такие факторы. Как особенности генеральной схемы транспортного узла, размещение объектов грузового транспорта, возможности усиления пропускной способности пригородных и внутригородских линий.

В четвертой главе на основе анализа проектов и программ развития железнодорожных пассажирских комплексов на период до 2030 года автор делает ряд важных выводов.

Во-первых, среди проблемных вопросов практического характера к числу неотложных относятся задачи, связанные с пригородными пассажирскими перевозками. Необходима оценка перспективного спроса на пассажирские перевозки не только в дальнем, но и в пригородном сообщении, так как практически обслуживание поездопотока этих видов перевозок производится одной и той же инфраструктурой. Во-вторых, проекты модернизации и развития пассажирских и пассажирских технических станций должны подкрепляться более точными расчетами производственной мощности рассматриваемых станций. В диссертации показано, что на стадии проектирования объективно необходим переход от используемого сегодня метода аналитических расчетов к имитационному компьютерному моделированию. Предложена наиболее рациональная модель для решения задач данного уровня.

Неотложной практической задачей является развитие форм государственного регулирования в сфере пассажирских перевозок железнодорожным транспортом и методов контроля над рациональным использованием его перевозочного потенциала. Поэтому особое внимание автор уделяет нормативно-правовой базе, в сфере пассажирского транспорта. Именно в ней должны быть заложены механизмы реализации разрабатываемых проектов и программ развития транспортного комплекса.

Использование разработанных автором методик позволяет рационализировать систему станционных устройств железнодорожного транспорта и повысить качество перевозок пассажиров.

Основные положения исследования достаточно полно отражены в автореферате диссертации и публикациях автора.

## **НАУЧНАЯ НОВИЗНА И ПРАКТИЧЕСКАЯ ЗНАЧИМОСТЬ РЕЗУЛЬТАТОВ ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ**

Элементами научной новизны и практической ценностью обладают следующие положения диссертации:

- раскрыты особенности современного состояния пассажирской инфраструктуры железных дорог страны, специфика складывающегося рынка перевозок пассажиров в поездах дальнего следования, показана роль железных дорог страны в улучшении транспортного обслуживания населения (стр. 24-26; 28; 30);
- выявлены проблемные вопросы развития перевозок пассажиров в поездах дальнего следования, определены стратегические ориентиры в решении ключевых вопросов развития пассажирского комплекса ОАО «РЖД» (стр. 32-36; 38);
- указаны пути снижения рисков в проектных разработках и прогнозах развития пассажирских и пассажирских технических станций железнодорожного транспорта (стр. 44; 46-48; 55-57);
- установлено, что схема территориальной организации транспорта является существенной характеристикой инфраструктурного комплекса железных дорог, дано определение нового термина «территориальная организация пассажирского комплекса» (стр. 75-77; 80-81);
- разработана методика оптимизации схем территориальной организации пассажирских комплексов в железнодорожных узлах (стр. 84-90);
- разработаны научно-методические рекомендации по рационализации взаимодействия пассажирских и пассажирских технических станций с городским транспортом с выходом на коммерческий и бюджетный эффекты участников рынка (стр. 92-94; 96-97);
- уточнены научно-методические рекомендации по определению рациональной этапности развития пассажирских и пассажирских технических станций (стр. 109-112).

В диссертации впервые показано, что в условиях недостаточного финансирования и жёсткой конкуренции на рынке пассажирских перевозок рационально построенная система станционных устройств может стать решающим фактором обеспечения экономической устойчивости

железнодорожного транспорта. Заслуживают серьезного внимания выводы и предложения автора по совершенствованию системы государственного регулирования и контроля в сфере пассажирских перевозок.

Несомненный практический интерес имеют разработанные в диссертации методики экономических расчетов. Их использование в проектах развития пассажирских станций позволяет получить более объективную оценку возможных вариантов развития пассажирской инфраструктуры, учесть не только экономическую, но и социальную значимость проектных решений.

Заслуживают внимания и практические рекомендации автора, сделанные на основе анализа зарубежного опыта.

Основные положения и результаты исследования могут быть использованы при обосновании проектов и программ развития инфраструктуры пассажирских комплексов ОАО «РЖД» и городских агломераций, так как позволяют не только эффективно использовать производственный потенциал пассажирских и пассажирских технических станций, но и учитывают интересы населения мегаполисов.

## **НЕДОСТАТКИ ДИССЕРТАЦИОННОЙ РАБОТЫ**

Оценивая диссертационную работу Свиридчук Г.П. в целом положительно, следует отметить, что она не лишена отдельных недостатков и дискуссионных моментов, требующих дополнительной аргументации.

1). Общий объем инвестиций, необходимых для развития пассажирских и технических станций в период до 2030 года оценивается в 85-90 млрд. руб. Средства существенные, но недостаточные для модернизации пассажирского комплекса ОАО «РЖД». Поэтому необходим поиск других путей, одним из которых по мнению автора, является формирование специальных государственных фондов. Данный подход уже звучал в исследованиях, однако реальных шагов до сих пор не сделано.

2). Стратегия выделения в бывшем едином комплексе «самостоятельных бизнесов» предусматривало повышение прибыли за счёт прочих видов

деятельности. Автор не высказал своей позиции на сколько это приемлемо для инфраструктурных объектов железнодорожного пассажирского комплекса. То же относится и к привлечению внешних инвесторов.

3). В перспективе, в соответствии с прогнозируемым ростом численности населения и повышением его денежных доходов, для более полного и качественного удовлетворения спроса на перевозки потребуется переход на пассажирские вагоны нового поколения, увеличение доли купейных и спальных вагонов в составе дальних пассажирских поездов. Однако автор оставляет без внимания тот факт, что в практическом плане по данной проблеме за прошедшие годы ничего не сделано. Почему это происходит?

Вместе с тем, данные замечания не снижают высокой научной ценности и практической значимости результатов исследования.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ О СООТВЕТСТВИИ ДИССЕРТАЦИИ КРИТЕРИЯМ, УСТАНОВЛЕННЫМ ПОЛОЖЕНИЕМ О ПОРЯДКЕ ПРИСУЖДЕНИЯ УЧЁНЫХ СТЕПЕНЕЙ**

Анализ диссертации Свиридчук Галины Павловны, оценка значимости полученных автором результатов для науки и практики позволяет сделать вывод, что данная работа является самостоятельным, оригинальным исследованием, в котором изложены научно обоснованные решения и разработки для решения научной проблемы повышения эффективности использования и развития производственных мощностей пассажирских и пассажирских технических станций в крупных железнодорожных узлах на основе рационализации их территориальной организации и тесного взаимодействия с другими видами пассажирского транспорта.

Выходы и предложения автора непротиворечивы логично изложены и обоснованы.

Всё изложенное выше позволяет сделать вывод о том, что диссертация Свиридчук Галины Павловны на тему «Территориальная организация и

развитие пассажирских комплексов в крупных железнодорожных узлах России», по своему научному содержанию и форме представления соответствует требованиям «Положения о порядке присуждения учёных степеней», утвержденного постановлением Правительства РФ от 24 сентября 2013 года № 842, а её автор Свиридчук Г.П. заслуживает присуждения учёной степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (Экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами - транспорт).

Официальный оппонент

кандидат экономических наук,

генеральный директор

Акционерного общества «ТрансКлассСервис»

 O.B. Каверин

Контактная информация:

адрес: 129626, Россия, г. Москва, ул. 3-я Митищинская, д. 16, стр. 47,

тел.: 8-495-980-63-63

e-mail: [info@transclass.ru](mailto:info@transclass.ru)

