



Акционерное общество
«Институт экономики и развития транспорта»
АО «ИЭРТ»



Юридический адрес: Новорязанская ул., 24, Москва, 105066
Телефон/факс: (499) 262-8996/262-8231 • e-mail: iedt@iedt.ru • e-mail сеть РЖД: iedt@iedt.com.rzd
ИНН/КПП 7709859170/770101001, Р/сч. 40702810200160000496, БИК 044525187, кор.сч. 30101810700000000187 в ПАО Банк ВТБ

05.10.2017 № 04-02/669

На № от

В диссертационный совет Д 212.049.07
ФГБОУ ВО «Государственный
университет управления» (ГУУ)

УТВЕРЖДАЮ:



Генеральный директор АО «Институт
экономики и развития транспорта»,

Д.Э.Н.

Ф.С. Пехтерев

«21» сентября 2017 г.

ОТЗЫВ
ведущей организации

на диссицацию Свиридчук Г.П. «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 диссертации

Железнодорожный транспорт, обслуживающий массовые пассажирские перевозки, в транспортном комплексе России занимает особое место. Он всегда выполнял и продолжает выполнять важную роль в социально-экономическом развитии страны, в укреплении ее обороноспособности и повышает качество жизни населения.

Выполнение основной социальной задачи в области железнодорожного пассажирского транспорта, состоящей в обеспечении безопасной перевозки, комфортных условий и сокращении затрат на перевозки, во много зависит от состояния железнодорожной инфраструктуры. Она определяет в значительной

степени возможности качественного обслуживания пассажиров в пути следования и в пунктах отправления и прибытия.

Важнейшими элементами инфраструктуры железных дорог являются пассажирские (ПС) и пассажирские технические станции (ПТС),

расположенные в крупных железнодорожных узлах. В настоящее время на сети железных дорог Российской Федерации функционируют более 80 ПС и ПТС, на которых осуществляется формирование и оборот составов пассажирских поездов дальнего следования. При этом 45 % общего объема работ выполняется на крупных ПТС, обрабатывающих более 20 составов в сутки.

Около 80 % ПТС являются однопарковыми или техническими парками крупных пассажирских станций. Из-за дефицита путей отстой составов нередко выносится на грузовые и промежуточные станции участков, что, кроме затрат по дополнительному пробегу подвижного состава, создает проблему обеспечения сохранности современных дорогостоящих пассажирских вагонов.

Сегодня пассажирский инфраструктурный комплекс ОАО «РЖД» характеризуется существенным отставанием от современных требований. Физический износ и моральное старение пассажирской инфраструктуры в условиях недостаточного финансирования отрасли создают трудности в эффективном использовании производственного потенциала железнодорожного транспорта, что снижает результаты деятельности дорог и качество транспортного обслуживания населения.

Все острее ощущается несоответствие сложившейся схемы размещения пассажирских и пассажирских технических станций градостроительным требованиям. Дефицит путевого развития ПС и ПТС затрудняет применение новой техники и технологии пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте.

Научной, основательно проработанной концепции развития пассажирской инфраструктуры на железнодорожном транспорте до сих пор

нет, что в том числе затрудняет реализацию проектов скоростного и высокоскоростного пассажирского движения. Разработка научно-методических рекомендаций по развитию пассажирских и пассажирских технических станций и их размещению в узловых пунктах транспортной сети является важной практической задачей.

В связи с вышеизложенным, тема диссертационной работы асп. Свиридчук Г.П. безусловно актуальна.

Содержание и логическая структура работы

Диссертация состоит из введения, четырех глав основного текста, заключения, списка литературы и приложений. Общий объем работы 170 страниц, включая иллюстративный и табличный материал, библиографию и приложения.

В первой главе (сс. 10-40) исследованы показатели перевозочной деятельности поездов дальнего следования на сети ОАО «РЖД», проанализированы проблемные вопросы развития пассажирской инфраструктуры железнодорожного транспорта. Основное вниманиеделено пассажирским комплексам крупных железнодорожных узлов сети, выявлению требований к развитию пассажирских и пассажирских технических станций, проблемных вопросов их развития.

В второй главе (сс. 41-74) основное вниманиеделено решению задач, обеспечивающих рациональное размещение и развитие пассажирских и пассажирских технических станций. При этом детально, в тесной взаимосвязи, рассматриваются важнейшие вопросы сетевого значения – выбор числа, размещения и специализации пассажирских и пассажирских технических станций, их модернизация с учетом перспективных размеров движения пассажирских поездов дальнего следования и изменения требований к эффективности их работы.

В третьей главе (сс. 75-101) основное вниманиеделено разработке научно-методического инструментария для решения задачи оптимизации размещения и развития объектов пассажирского транспорта в

железнодорожных узлах. В числе главных вопросов, рассмотренных в этой главе: разработка методики оптимизации схем территориальной организации пассажирских комплексов и обоснование путей повышения эффективности использования станционной инфраструктуры.

В четвертой главе (сс. 102-140) основное внимание уделено разработке рекомендаций по решению первоочередных практических задач. В их числе комплекс вопросов, связанных с оценкой пропускной способности пассажирских и пассажирских технических станций и снижением рисков в проектных разработках пассажирской инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Основные результаты исследования в сводном виде представлены в заключении, экспериментальные расчеты вынесены в приложения.

**Наиболее существенные научные результаты, полученные автором
исследования, степень их новизны и практической ценности**

Научная новизна диссертации состоит в разработке научно-методических рекомендаций по обоснованию проектно-плановых решений при развитии и модернизации инфраструктуры пассажирского комплекса железнодорожного транспорта в Российской Федерации с учетом специфики рынка транспортных услуг и тенденций развития агломераций.

К числу основных результатов, определяющих научную новизну диссертационного исследования, относятся следующие:

- существенно уточнены и расширены понятийный аппарат и научно-методическая база, на которой основываются проекты развития крупных объектов железнодорожного транспорта. В диссертации убедительно показано, что будущее состояние транспортной сети, ее производственные мощности и их эффективное исследование тесно связаны со схемой территориальной организации транспорта. Автор дает определение территориальной организации пассажирского комплекса, дополняет основные требования к строительству и эксплуатации пассажирских и пассажирских

технических станций. Это существенно расширяет методический инструментарий в расчетах и дает возможность на практике дополнить традиционные подходы к технико-экономическим расчетам актуальными элементами, отражающими специфику решаемой проектно-плановой задачи (п. 1.3; 2.1; 2.2; 3.3).

- исследованы возможные варианты развития пассажирских и пассажирских технических станций в крупных железнодорожных узлах, определен перечень характерных задач, возникающих в процессе развития пассажирской инфраструктуры в транспортной сети города: изменение специализации и закрытие существующих пассажирских станций; размещение технической станции при наличии в узле пассажирской станции, расположенной в застроенной части города; обслуживание одной технической станцией нескольких пассажирских станций. Для решения каждой из этих задач разработаны научно-методические рекомендации, учитывающие не только затраты по развитию собственно пассажирских и пассажирских технических станций, но и дополнительный пробег поездов и локомотивов в узле. Это повышает обоснованность проектно-плановых решений, снижает риски принятия нерациональных решений в капиталоемких проектах.

Не менее важным результатом такого подхода к решению задачи является то, что он дает возможность оценивать рассматриваемые варианты развития пассажирских и пассажирских технических станций не только с позиции получения организациями отрасли коммерческих эффектов, но и с точки зрения возникновения на конкретном рынке мультипликативного эффекта (п. 3.1; 3.2; 4.2). Порядок выполнения расчетов и экспериментальная проверка методики изложены в приложении 2 к диссертационной работе;

- разработанная автором методика размещения остановочных пунктов пассажирских поездов на внутриузловых участках представляет собой руководство по обоснованию принимаемых пошаговых решений, что делает методику практическим инструментарием в экономических расчетах, не только повышающим качество услуг, но и позволяющим согласовывать

экономические интересы организаций железнодорожного транспорта с стратегическими планами развития городских агломераций и их региональными особенностями (п. 3.3; 4.3);

Заключительная глава диссертации посвящена разработке научно-методических рекомендаций по решению первоочередных практических задач. В их число входит обоснование рациональной этапности реконструкции станционной инфраструктуры пассажирских комплексов. Предлагаемый автором подход к решению этой важной задачи позволяет при ограниченных капитальных вложениях находить экономический оптимум.

Практическая ценность результатов диссертационного исследования

Результаты диссертационного исследования могут быть использованы в практике стратегического управления развитием пассажирских и пассажирских технических станций, а также при решении вопросов их реконструкции и модернизации. Это позволит повысить объективность оценки принимаемых проектных решений

Существенной практической значимостью обладают рекомендации автора по выбору инструментария для определения пропускной способности пассажирских и пассажирских технических станций. Они позволяют учитывать при выполнении расчетов такой фактор, как взаимодействие элементов пассажирских комплексов, благодаря использованию существующего инструментария имитационного моделирования.

Таким образом, практическая ценность исследования не вызывает сомнений.

Достоверность основных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации, подтверждается правильным выбором метода исследования, сочетающего конкретный экономический анализ с применением математического аппарата, информационной базы, апробацией полученных результатов.

Достоверность и обоснованность основных положений диссертации обеспечиваются:

- систематизацией и анализом данных отечественных и зарубежных источников в области экономики железнодорожного транспорта и инфраструктуры пассажирского комплекса;
- использованием статистических данных Федеральной службы государственной статистики, Министерства транспорта РФ, ОАО «РЖД», отраслевых научно-исследовательских институтов и вузов;
- экспериментальными расчетами, апробацией основных результатов исследования в научных публикациях, их обсуждением на конференциях и семинарах, использованием в учебном процессе.

Структура диссертационной работы отражает содержание основных этапов работы, текст диссертации включает таблицы, графики и рисунки, которые дополняют выводы автора. Содержание и результаты диссертации отвечают поставленной цели исследования.

Замечания и недостатки диссертационной работы

Отмечены следующие основные замечания:

- в рамках диссертационного исследования не уделено должного внимания вопросу финансирования модернизации инфраструктуры пассажирского комплекса. Финансирование проектов развития пассажирской транспортной инфраструктуры, используемой для пропуска дальних поездов, должно базироваться на консолидированных ресурсах ОАО «РЖД», регионального и федерального бюджетов, частных инвестиций. Этот важный вопрос в диссертации оставлен без внимания. Не рассмотрены возможности применения различных форм концессионного механизма, а также заимствование средств из внешних источников.

- в диссертации не отражен вопрос взаимозаменяемости между станциями и их парками при подготовке составов пассажирских поездов дальнего следования. Вместе с тем, в условиях высокой неравномерности

спроса, взаимозаменяемость могла бы стать важным фактором экономии расходов и повышения результативности работы ПТС.

Также в диссертации встречаются редакционные погрешности.

Соответствие Паспорту специальности ВАК

Диссертационная работа Свиридчук Галины Павловны соответствует пунктам 1.4.87 – «Исследование закономерностей и принципов распределения пассажиро- и грузопотоков по видам транспорта, выбора экономически целесообразных схем освоения перевозок и организация перевозочного процесса», и 1.4.88 – «Методы прогнозирования и стратегического планирования грузовых и пассажирских перевозок» Паспорта ВАК по специальности 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт)».

Общий вывод

В целом диссертационную работу следует считать самостоятельным, законченным научно-квалификационным исследованием, решающим важную народнохозяйственную задачу. Полученные результаты и выводы свидетельствуют о том, что Свиридчук Г.П. владеет методами современного экономического анализа, необходимым объемом знаний и умением проводить серьезные экономические исследования.

Диссертация соответствует требования п.9 «Положения о порядке присуждения ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства РФ №842 (в ред. Постановление Правительства РФ № 723) предъявляемым к кандидатским диссертациям, а ее автор Свиридчук Галина Павловна заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – «Экономика и управление

народных хозяйством (экономика, организация управления предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт)».

Диссертация рассмотрена и одобрена на заседании Ученого совета АО «Институт экономики и развития транспорта» на заседании Ученого совета АО «Институт экономики и развития транспорта» 21 сентября 2017 г., протокол №5.

Заключение составлено:

Бранзия Роланд Лаврентьевич,
кандидат экономических наук
(специальность: 08.05.00 – Экономика и
управление народным хозяйством (экономика,
организация и управлением предприятиями,
отраслями, комплексами – транспорт),
начальник отдела развития пассажирских
перевозок АО «ИЭРТ»



Р.Л. Бранзия
«21» сентября 2017 г.

*Начальник сектора
управления персоналом*

И.А. Виноградова

Подпись Бранзии Р.Л. удостоверяю



Акционерное общество «Институт экономики и развития транспорта»
109029, Москва, ул. Новорязанская, 24
Телефон: (499) 262-89-96, E-mail: iedt@iedt.ru