



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

02. 11. 2017 № 12-02/281

На № _____ от _____


В диссертационный совет Д 212.049.07
при ФГБОУ ПО «Государственный
университет управления»

УТВЕРЖДАЮ:



Генеральный директор АО «Институт
экономики и развития транспорта»,

Д.Э.Н.


Ф.С. Пехтерев
«02» ноября 2017г.

ОТЗЫВ

ведущей организации

Акционерное общество «Институт экономики и развития транспорта»
на диссертацию Реутова Евгения Владимировича на тему:
«Формирование коммерческой инфраструктуры рынка в сфере грузовых
железнодорожных перевозок», представленную 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

Успешное освоение рынка транспортных услуг в Российской Федерации является одним из определяющих факторов экономического развития страны и ее отдельных регионов. В этой связи повышение конкурентоспособности транспортного комплекса государства признано в качестве общенационального экономического императива.

Транспортной комплекс представляет сферу материального производства и является важнейшей отраслью народного хозяйства страны. Исходя из этого, транспорт призван удовлетворять потребности хозяйственного комплек-

са и населения страны в перевозках. Обеспечивая данные перевозки, транспорт объединяет в единое целое различные отрасли хозяйства страны.

Выступая в качестве отрасли материального производства, транспорту присущи свои особенности. Он продолжает производственный процесс в сфере обращения, доставляя продукцию всех отраслей хозяйства к месту потребления. Необходимо отметить, что транспорт не формирует новую продукцию, а перемещает уже созданную другими отраслями хозяйства, увеличивая ее стоимость на величину транспортных расходов.

В настоящее время Российская Федерация располагает всеми видами современного транспорта, которые взаимодействуют и конкурируют друг с другом, предоставляя потребителям транспортные услуги различного качества и объема. При этом в последнее время в России наблюдается снижение конкурентоспособности железнодорожного транспорта, вызванное рядом как экономических, так и неэкономических причин (экономический кризис, не всегда просчитанные и обоснованные шаги по реформированию отрасли, не равные условия конкуренции различных видов транспорта, и др.).

В диссертации Е.В. Реутова упор сделан на исследование в части формирования коммерческой инфраструктуры рынка в сфере грузовых железнодорожных перевозок в целях повышения общей конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

В этих условиях выполненная диссертационная работа является, несомненно, **своевременной и актуальной.**

Содержание и логистическая структура работы.

Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы (154 наименований), объемом 174 машинописных страницы текста, 18 таблиц, 29 рисунков.

В первой главе «Современное состояние и перспективы развития грузовых железнодорожных перевозок в России» представлены статистические

показатели перевозок различных видов транспорта в РФ за последние 10 лет, показаны доли изменений перевозимых грузов различными видами транспорта. При этом доля железнодорожного транспорта в грузообороте всех видов транспорта в России превышает 45 %, доля в пассажирообороте – около 30 %.

Однако, автором было упомянуто, что в России очень низкая плотность железнодорожной сети – 5 км путей на тысячу квадратных км территории, это очень маленький показатель, даже сравнивая страны с меньшим грузопотоком и пассажиропотоком.

Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования (путь, путевое хозяйство, железнодорожные станции и т.д.) практически полностью принадлежат ОАО «РЖД», которое по мнению автора является в сфере предоставления услуг инфраструктуры «естественным монополистом». По мнению автора исследования именно эта причина обуславливает отсутствие конкурентоспособности, которая является главным двигателем в развитии любой сферы народно-хозяйственной деятельности.

Один из главных аспектов, который упомянут автором, является положительные и отрицательные стороны железнодорожного транспорта (ст.36-38). После чего были представлены ряд графиков и диаграмм по эффективности использования ресурсов, расходы, сокращение выпуска вагонов, обслуживание количества персонала на 1 км, которые указывают на снижение скорости движения и оборачиваемости вагонов.

Далее (стр. 47) приводится аналитика деятельности субъектов рынка и проводится анализ конкурентных условий деятельности хозяйствующих субъектов на железнодорожном транспорте.

Во второй главе «Теоретические подходы к формированию коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок» представлен анализ зарубежного опыта развития железнодорожной инфраструктуры, ухода от монополии производства и, следовательно, перехода к конкуренции,

развитии конкуренции, разделения сфер взаимодействия на железнодорожном транспорте при помощи реформирования и коммерциализации производства.

Сделаны выводы, касающиеся развития железнодорожного транспорта: «на данный момент не удалось сформировать коммерческую инфраструктуру рынка грузовых железнодорожных перевозок, нет механизмов установления равновесных цен (тарифов), эффективно балансирующих спрос и предложение».

Вместе с тем, институциональные преобразования в железнодорожной отрасли продвинулись достаточно глубоко.

В настоящее время субъект естественной монополии – ОАО «РЖД» - владеет почти всей сетью железных дорог общего пользования, а также почти всем парком магистральных локомотивов и системой управления движением, что в существующих условиях делает невозможным развитие конкуренции в этих сегментах рынка, что по мнению автора исследования предусматривает необходимость формирования коммерческой инфраструктуры рынка в сфере грузовых железнодорожных перевозок.

В третьей главе «Формирование коммерческой инфраструктуры рынка в сфере железнодорожного транспорта» рассматривается организационная и правовая составляющие КИР, ее роль в развитии железнодорожного транспорта.

Автором предполагается, что торговый сегмент КИР позволит грузовладельцу выбрать оптимальный по критериям маршрут перевозки, иным участникам рынка обеспечить рыночное конкурентное соперничество между различными видами транспорта и законодательное урегулирование проблемных вопросов транспортного законодательства.

Автор считает, что при помощи системы КИР на транспорте может быть налажено эффективное взаимодействие между всеми участниками рынка грузовых перевозок, исключена коррупционная составляющая, обеспечена максимальная прозрачность на рынке и высокая конкурентоспособность.

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

В соответствии с поставленной целью, автором диссертации выполнено научное исследование, состоящее в разработке научно-методических основ формирования коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок.

В теоретическом и практическом отношении наиболее ценными результатами исследования Е.В. Реутова являются следующие разработки:

- осуществлен общий анализ функционирования сегмента грузовых железнодорожных перевозок в Российской Федерации и показаны статистические характеристики развития железнодорожной отрасли;
- выполненный анализ отечественного и зарубежного опыта регулирования железнодорожного транспорта позволил определить преимущества и недостатки форм регулирования рынка грузовых железнодорожных перевозок;
- проведен анализ деятельности субъектов рынка грузовых железнодорожных перевозок, что позволило сформировать вывод о необходимости формирования системы взаимодействия, построенной на принципах регулирования, то есть о необходимости формирования Коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок;
- предложен научно-методический подход к формированию коммерческой инфраструктуры рынка в сфере грузовых железнодорожных перевозок;
- даны практические рекомендации по внедрению коммерческой инфраструктуры рынка в деятельность субъектов рынка грузовых железнодорожных перевозок;
- проанализированы организационно-экономические и нормативно-правовые аспекты коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок.

Практическая значимость результатов исследования состоит в их прикладном характере. Научные положения и рекомендации диссертации могут

быть использованы руководителями органов государственного и муниципального управления, а также транспортно-экспедиционных предприятий при выборе формы регулирования рынка грузовых железнодорожных перевозок с целью повышения общей конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

Материалы диссертационного исследования могут быть использованы для преподавания ряда разделов дисциплин экономико-управленческого цикла в транспортных вузах и при чтении спецкурсов.

Практическая значимость соответствует требованиям руководства Российской Федерации и не вызывает сомнений.

Достоверность основных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации, подтверждается правильным выбором метода исследования, сочетающего конкретный экономический анализ с методами экспертных оценок и математической статистики, апробацией полученных результатов.

Достоверность и обоснованность основных положений диссертации обеспечиваются:

- систематизацией и анализом данных отечественных и зарубежных источников в области экономики железнодорожного транспорта;
- использованием статистических данных Федеральной службы государственной статистики, Министерства транспорта РФ, Федеральной антимонопольной службы, ОАО «РЖД», отраслевых научно-исследовательских институтов и вузов;
- 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:

1. В диссертации не приведен расчет ожидаемых затрат на внедрение механизмов коммерческой инфраструктуры рынка в практику деятельности железнодорожного транспорта как в части формирования института сорегулирования, так и в части института организованных торгов услугами железнодорожного транспорта.
2. Из диссертации не ясно на какое количество пользователей рассчитана предлагаемая система организованных торгов услугами железнодорожного транспорта.
3. Недостаточно, на наш взгляд, исследованы возможности использования коммерческой инфраструктуры рынка иными видами транспорта.
4. В диссертации не приведена оценка рисков при реализации предлагаемой к формированию системы управления железнодорожным транспортом на основе механизма сорегулирования, а также не разработаны предложения по нивелированию этих рисков.
5. Отдельные редакционные неточности и опечатки.

Соответствие Паспорту специальности ВАК.

Диссертационная работа Реутова Евгения Владимировича соответствует пунктам п. 1.4.83. «Экономическое обоснование систем управления на транспорте» и п. 1.4.92. «Организация управления на транспорте» Паспорта ВАК по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт).

Общий вывод

В целом научную работу можно считать самостоятельным, законченным научно-квалификационным исследованием, решающим важную народно-хозяйственную задачу. Полученные результаты и выводы свидетельствуют о

том, что Реутов Е.В. владеет методами современного экономического анализа, необходимым объемом знаний и умением проводить серьезные экономические исследования.

Диссертация соответствует требованиям п.9 «Положения о порядке присуждения ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 № 842, предъявляемым к кандидатским диссертациям, а ее автор Реутов Евгений Владимирович заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05. – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами - транспорт).

Диссертация рассмотрена и одобрена на заседании Ученого совета АО «Институт экономики и развития транспорта» 02 ноября 2017 г., Протокол №6.

Заключение составлено:


Замковой Алексей Анатольевич,

кандидат экономических наук

(специальность: 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами - транспорт),

заведующий отделением развития

транспортного рынка АО «ИЭРТ»


А.А. Замковой
«02» ноября 2017 г.

Подпись Замковой А.А. удостоверяю

Начальник сектора
управления персоналом



И.А.Виноградова