

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

ОТЗЫВ

официального оппонента кандидата экономических наук, доцента Забоева Александра Игоревича на диссертационную работу Курбатовой Екатерины

Сергеевны «Организационно-экономические предпосылки и условия эффективного использования речного транспорта в системе транспортных коммуникаций России», 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)»

1. Актуальность темы диссертационного исследования

Транспорт является одним из крупнейших системообразующих межотраслевых комплексов Российской Федерации. Он имеет тесные связи со всеми отраслями народного хозяйства страны, а также социальной сферой, во многом определяет мобильность граждан и качество их жизни.

Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием её территориальной целостности, единства ее геоэкономического пространства. Они связывают страну с мировыми рынками, являются инструментом развития внешнеэкономических связей России и реализации ее экспортного и транзитного потенциала.

Традиционно существенную роль в решении этих важных задач играл речной транспорт. Внутренние водные пути страны сегодня по протяженности (более 100 тыс. км) превышают эксплуатационную длину железных дорог (85 тыс. км), уступая им по объему перевозок грузов в десятки раз.

Строительство судоходных каналов и шлюзов позволило связать отдельные речные бассейны европейской части страны в Единую глубоководную воднотранспортную систему (ЕГС) общей протяженностью

6,5 тыс. км. В ее состав входят Беломорско-Балтийский канал, канал им. Москвы, Волго-Донской судоходный канал и Волго-Балтийский водный путь, а также реки Волга, Кама, Дон и озера Белое, Онежское и Ладожское. Эта система позволяет перевозить грузы как внутри страны, так и в международном сообщении. Важное значение речной транспорт играет также в сфере пассажирских перевозок, прогулочного и круизного судоходства.

Важным преимуществом речного транспорта является использование естественных водных путей. При перевозках по рекам достигается высокая производительность труда, низкая себестоимость перевозок и минимальные затраты на содержание путевой инфраструктуры. Активное участие государства в развитии водных путей и судоходства в дореволюционный и послереволюционный периоды также содействовало повышению эффективности речных перевозок.

Сегодня водные пути, к сожалению, используются для перевозок недостаточно эффективно. Их перевозочный потенциал резко снизился с началом рыночных реформ в стране и составляет не более 25-30% от прежнего уровня. Объем перевозок за период 1990-2018 гг. снизился почти в 5 раз и в последнее время находится на уровне 110-120 млн. т в год.

В связи с этим особое значение приобретает выработка научно-методических рекомендаций по повышению эффективности перевозок по внутренним водным путям страны и конкурентоспособности речного транспорта. Это сделает его более привлекательным для грузоотправителей массовых грузов – минерально-строительных материалов, каменного угля, древесины, нефтепродуктов и т.д.

С учетом вышеизложенного, проведенное Курбатовой Е.С. исследование является, несомненно, своевременным и актуальным.

2. Степень обоснованности и достоверности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации

Обоснованность и достоверность научных положений, выводов и рекомендаций основывается на глубокой проработке теоретического

материала отечественных и зарубежных ученых по тематике диссертационного исследования. При проведении исследования диссидентом использованы различные научные методы – системный подход, конкретный экономический и корреляционно-регрессионный анализ, экспериментальные расчеты, что обеспечивало высокий уровень обоснованности научных положений и выводов диссертационной работы.

Этому также способствовало широкое использование официальных статистических данных, характеризующих работу и состояние материально-технической базы речного транспорта России, монографических исследований отечественных и зарубежных ученых, разработок научно-исследовательских и проектных организаций отрасли.

О серьезной научной проработке автором темы исследования свидетельствует также использование ряда положений диссертации на практике.

Следует также отметить хорошо продуманную логическую структуру диссертации. Исследование проведено методически верно. Объект и предмет, цель и задачи исследования, полученные научные и практические результаты, а также выводы сформулированы четко. Работа содержит необходимое и достаточное количество графического и табличного материала и ссылок на использованные источники информации.

3. Научная новизна положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации

В соответствии с поставленной целью – научное обоснование и выбор наиболее эффективных методов обеспечения экономической устойчивости и конкурентоспособности предприятий речного транспорта – автором диссертации выполнено серьезное исследование, направленное на разработку научно-методических подходов к оценке результатов рыночных преобразований в сфере перевозок по внутренним водным путям страны.

В теоретическом и практическом отношении к наиболее ценным результатам исследования, обладающим научной новизной, относятся:

- раскрытие особенностей речного транспорта как специфической сферы перевозочной деятельности и его роли в обслуживании экономики и населения на различных этапах социально-экономического развития страны (стр. 11-33);
- анализ современного состояния речного транспорта России и возможностей более эффективного использования его перевозочного потенциала в условиях рыночной экономики (стр. 34-65);
- анализ количественных и качественных показателей работы предприятий речного транспорта и развития путевой инфраструктуры, транспортного флота и портового хозяйства (стр. 34-51);
- обобщение научных разработок, проектов и программ развития речного транспорта в годы рыночных реформ (стр. 61-63);
- разработка предложений по перспективному развитию речного транспорта с определением организационно-экономических предпосылок и факторов, обеспечивающих конкурентоспособность перевозок по внутренним водным путям страны (стр. 66-91);
- определение инновационных подходов развития речного транспорта (флот, портовое хозяйство, внутрихозяйственное планирование и управление перевозками) с использованием прогрессивного отечественного и зарубежного опыта (стр. 97-116).

Важным результатом диссертационной работы, обладающим научной новизной, являются предложения по повышению качества нормативно-правового и других видов государственного регулирования в сфере речного транспорта (стр. 104-116).

4. Теоретическая и практическая значимость основных результатов исследования

Теоретическая значимость результатов исследования заключается в углублении теоретических и методологических положений по экономическому обоснованию и мониторингу проектов и программ организационно-экономических изменений на речном транспорте.

Разработанный инструментарий позволяет получить более объективные оценки эффективности организационно-управленческих изменений в отрасли и рационализировать ее выход на целевые показатели, повысить качество обоснования проектно-плановых решений.

Практическая значимость результатов исследования заключается в том, что научные положения и рекомендации диссертации могут быть использованы государственными регуляторами, участниками прямых и смешанных железнодорожно-водных перевозок, руководителями речных пароходств и судоходных компаний при обсуждении путей развития речного транспорта и принятии проектно-плановых решений. Материалы диссертационного исследования могут быть использованы при изучении дисциплин экономико-управленческого цикла в транспортных вузах и при чтении специальных курсов по вопросам транспортного планирования и развития транспортной системы страны.

5. Оценка содержания диссертации

Диссертация состоит из введения, четырех глав, заключения, списка использованной литературы общим объемом 135 машинописных страниц текста, включая табличный материал и рисунки, а также приложений.

Во введении обосновывается актуальность темы исследования, формулируются цель и задачи исследования, которые решаются в полном объеме в четырех главах диссертации. Результаты экспериментальных расчетов вынесены в приложения.

В первой главе «Особенности речного транспорта и его роль на различных этапах социально-экономического развития страны» (стр. 11-33) показаны место и роль внутренних водных перевозок в царской, советской и постсоветской России. Проанализированы проекты и программы развития речных путей, выявлены особенности транспортной политики государства.

Во второй главе «Анализ современного состояния речного транспорта России и возможности более эффективного использования его перевозочного потенциала» (стр. 34-65) более детально рассмотрены и дана оценка

показателей использования путевой инфраструктуры, транспортного флота и портового хозяйства. Выявлены главные факторы, повлиявшие на использование производственных мощностей речного транспорта в годы рыночных реформ.

В третьей главе «Пути повышения производственных мощностей транспортного флота и эффективности работы речных портов» (стр. 66-91) даны научно-методические рекомендации по обновлению транспортного флота, совершенствованию планирования (межотраслевого и внутрихозяйственного) работы речных портов.

В четвертой главе «Стратегические ориентиры и условия эффективного организационно-экономического развития речного транспорта в перспективе» (стр. 92-118) проанализированы основные направления развития подотрасли на период до 2030 года. Показана необходимость развития интеграционных процессов, восстановления организационно-технологического единства в комплексе «водный путь, транспортный флот, портовое хозяйство». Это, безусловно, окажет благоприятное влияние на эффективность речных перевозок, а также будет способствовать повышению конкурентоспособности речного транспорта и спроса на его услуги у грузоотправителей.

Важным результатом исследования является вывод автора о необходимости повышения эффективности использования путевой инфраструктуры и других элементов сети, находящихся в государственной собственности. Действенным способом повышения эффективности и улучшения количественных и качественных показателей функционирования речного транспорта следует считать развитие партнерских отношений государства и частного сектора, а также хорошо организованное взаимодействие предприятий различных видов транспорта – хотя бы в рамках координационных транспортно-логистических центров (КТЛЦ). Предложенный автором курс на интеграцию и межотраслевое планирование перевозок снимет излишние административные барьеры и искусственные ограничения, повысит доступность и открытость грузовых железнодорожных

перевозок для новых грузоотправителей, что, в свою очередь, будет способствовать росту не только прямых, но и смешанных железнодорожно-водных перевозок. Не последнюю роль в этом должны играть все виды государственного регулирования, контроля и стратегического планирования.

6. Замечания по диссертации

По тексту работы могут быть сделаны следующие замечания:

1. Хотя вопросы сравнительного анализа развития речного транспорта в России и зарубежных странах не забыты, но им в диссертации уделено всего несколько страниц (стр. 110-112). Между тем, в США, странах Западной Европы и КНР внутренний водный транспорт и интермодальные перевозки с его участием развиваются и характеризуются достаточно высокими показателями, их развитие является приоритетом транспортной политики.
2. Приступая к чтению диссертации, не сразу видишь различие в употреблении таких терминов, как «предпосылки» и «условия». Только по прочтении всей работы становится ясно, чем отличаются эти термины. Понятийный аппарат обычно приводится в постановочной (вводной) части диссертации, чего автором, к сожалению, не сделано.
3. В работе уделено незаслуженно малое внимание такому важному фактору повышения эффективности эксплуатации внутренних водных путей, как стимулирование переключений грузопотоков с альтернативных видов транспорта, в первую очередь автомобильного. Возможности переключения грузопотоков упомянуты только один раз (стр. 44). Вместе с тем, европейский опыт говорит о потенциале интеграции внутреннего водного транспорта в мультимодальные и интермодальные перевозки грузов. О необходимости переключений говорится также в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, а также в Стратегии развития внутреннего водного транспорта на период до 2030 года.
4. Автор в четвертой главе диссертации (стр. 92-118) довольно подробно останавливается на вопросах координации и регулирования перевозок грузов в смешанном железнодорожно-водном сообщении, рассматривает

взаимодействие перевозчиков в логистических распределительных центрах, но взаимодействие с автомобильным транспортом осталось не раскрытым. Между тем, переход от жесткой межвидовой конкуренции с автомобильным транспортом, имеющей место в России, к модели комплексного и грамотно регулируемого государством взаимодействия видов транспорта мог бы стать одной из ценных рекомендаций, сформулированных в диссертации.

В целом отмеченные недостатки не снижают общей положительной оценки проведенного научного исследования, выполненного на высоком профессиональном уровне, теоретической и практической значимости сформулированных результатов.

7. Заключение о соответствии диссертации критериям, установленным Положением о присуждении ученых степеней

Анализ диссертационной работы Курбатовой Е.С., автореферата и её научных трудов подтверждает большой личный вклад соискателя в разработку вопросов, связанных с определением путей выхода речного транспорта из сложившегося в годы рыночных реформ положения, повышения его конкурентоспособности и экономической устойчивости. Проведенное автором экономическое исследование опирается на богатую информационную базу и экспериментальные расчеты, и это является достаточным, чтобы делать серьезные научные выводы и давать важные практические рекомендации.

Основные положения и выводы диссертации опубликованы в 15 научных статьях (из них 6 научных статей в рецензируемых изданиях, рекомендованных ВАК).

Автореферат соответствует содержанию диссертации отражает её структуру, её научные положения и выводы. Диссертацию можно рассматривать как завершенное, в рамках поставленной цели и задач, научное квалификационное исследование.

Сказанное выше даёт основание считать, что в диссертации Курбатовой Е.С. на основе проведенных исследований разработаны научные положения, совокупность которых можно квалифицировать как решение

научной задачи, имеющей существенное значение для транспортной отрасли: повышение экономической эффективности и конкурентоспособности перевозок речным транспортом в системе транспортных коммуникаций России.

Диссертационное исследование соответствует критериям, установленным Положением о присуждении ученых степеней, утвержденным Постановлением Правительства РФ от 24.09.2013 г. № 842 «О порядке присуждения ученых степеней», предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата наук, а её автор Курбатова Екатерина Сергеевна 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)».

Официальный оппонент, заведующий отделом
международного сотрудничества ФГБУ «Научный центр
по комплексным транспортным проблемам Министерства
транспорта Российской Федерации»,
кандидат экономических наук, доцент

А.И. Забоев

*Денис Ильин Забоев
Заведующий
отделом
и научными
изданиями*



Забоев А.И.
05.06.19