

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА Д 212.049.07, СОЗДАННОГО  
НА БАЗЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО БЮДЖЕТНОГО  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ УПРАВЛЕНИЯ» МИНИСТЕРСТВА НАУКИ И  
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ПО ДИССЕРТАЦИИ НА  
СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ КАНДИДАТА НАУК

аттестационное дело № \_\_\_\_\_  
решение диссертационного совета от 25.12.2019 № 12

О присуждении Аредовой Анне Константиновне, гражданке Российской Федерации ученой степени кандидата экономических наук.

Диссертация «Развитие научно-методических подходов к формированию стоимости городских пассажирских перевозок» по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт) принята к защите 18.10.2019г. (протокол заседания № 9) диссертационным советом Д 212.049.07 на базе федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Государственный университет управления» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации 109542, г. Москва, Рязанский проспект, дом 99, приказ №915/нк от 12.12.2013.

Соискатель Аредова Анна Константиновна, 1991 года рождения, в 2014 году окончила федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)», в настоящее время соискатель является аспирантом открытого акционерного общества «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта», работает научным сотрудником в отделе «Экономики транспорта» в открытом акционерном обществе «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта».

Диссертация выполнена в открытом акционерном обществе «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта».

Научный руководитель – Матанцева Ольга Юрьевна, доктор экономических наук, кандидат технических наук, доцент, заместитель генерального директора по научной работе открытого акционерного общества «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта».

Официальные оппоненты:

Григорян Мартын Грантович, доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры экономики водного транспорта ФГБОУ ВО «Государственный университет

морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова»

Фрыгин Александр Владимирович, кандидат экономических наук, начальник финансового управления администрации городского округа Щёлково дали положительные отзывы на диссертацию.

Ведущая организация – федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I (ФГБОУ ВО ПГУПС)», г. Санкт-Петербург, в своем положительном отзыве, подписанном Гулым Ильей Михайловичем, кандидатом экономических наук по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (управление инновациями и инвестиционной деятельностью), доцентом, заместителем заведующего кафедрой «Экономика транспорта» по науке ФГБОУ ВО ПГУПС указала, что «Аредова Анна Константиновна заслуживает присуждения ей ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством: экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт».

Соискатель имеет 8 опубликованных работ, в том числе по теме диссертации опубликовано 8 работ, из них в рецензируемых научных изданиях опубликовано 4 работы.

Наиболее значимые публикации:

1. Модель формирования структуры баланса, обеспечивающей экономически устойчивую деятельность автотранспортной организации / Матанцева О.Ю., Аредова А.К. // Автотранспортное предприятие. – М: 2016. № 6. С. 34-36. – 0,68/0,34 п.л. В статье на основе уже существующей модели разработана новая модель формирования структуры баланса, которая позволяет обеспечить экономически устойчивую деятельность перевозчика.

2. Особенности формирования себестоимости перевозки пассажирским автомобильным транспортом / Аредова А.К., Щеголева И.В. // Вестник Университета (Государственный университет управления). – М: 2017. № 11. С. 56-64. – 0,43/0,21 п.л. Статья посвящена вопросам определения величины косвенных расходов и прочих расходов по обычным видам деятельности в целях расчета стоимости 1 км пробега транспортного средства. Рассмотрены расходы, которые учитываются при вычислении себестоимости перевозок и возможность их снижения.

3. Перевозки пассажиров транспортом общего пользования: основные экономические проблемы и пути их решения / Матанцева О.Ю., Аредова А.К. // Транспорт Российской Федерации. – М: 2018. № №2 (75). С. 65-69. – 0,54/0,24 п.л. В статье предложена методика экономической оценки и выбора вариантов организации перевозок на маршрутах автобусного транспорта общего пользования, что открывает возможность снижения начальной максимальной цены контракта.

4. Расчет цены контракта на перевозки пассажиров по регулируемым тарифам / Спирин И.В., Аредова А.К., Матанцева О.Ю. // Транспорт: наука, техника, управление – М: 2019г №3, с. 44-46. – 0,95/0,32 п.л. В статье определены взаимоотношения пассажиров, перевозчиков и заказчика перевозок пассажиров; предложена упрощенная методика определения 1 км пробега автобуса.

В диссертации отсутствуют недостоверные сведения об опубликованных соискателем работах.

На диссертацию и автореферат поступило 7 положительных отзывов, содержащих общий вывод об актуальности исследования и его соответствии требованиям Положения о порядке присуждения ученых степеней.

В отзывах имеются следующие замечания и предложения:

1. Отзыв Улицкого Михаила Петровича, д.э.н., профессора кафедры «Экономика автомобильного транспорта» ФГБОУ ВО «Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ)»: из автореферата неясно, какие допустимые отклонения при вычислении себестоимости 1 км пробега по рационализированному способу имеет в виду автор; было бы более результативно, если бы автор привел данную методику для всех видов пассажирского транспорта; несмотря на предложенные методики, автором не рассматривается фактическое снижение себестоимости 1 км пробега.

2. Отзыв Будриной Елены Викторовны, д.э.н., ординарного профессора факультета технологического менеджмента и инноваций, профессора ФГАОУ ВО «Национального исследовательского университета ИТМО»: из автореферата непонятно каким образом производится разработка нового плана организации работы транспортных средств; в автореферате не уточнена возможность использования механизма снижения косвенных расходов для перевозок городским электрическим транспортом.

3. Отзыв Сафиуллина Марата Рашитовича, д.э.н., директора «Центра перспективных экономических исследований Академии наук Республики Татарстан», профессора: на каком основании в «методе рационализации определения себестоимости 1 км пробега автотранспортного средства на регулярных маршрутах» выбраны за основу средняя заработная плата в регионе и цена топлива; из автореферата непонятно, возможно ли применение методики к другим видам транспорта.

4. Отзыв Свешникова Юрия Юрьевича, президента Московского транспортного союза: используемое в автореферате понятие «стоимость перевозки» было бы логичнее заменить на «стоимость единицы транспортной работы», выраженной либо в километре пробега, либо в нормо-часах транспортной работы, т.к. расходы перевозчика практически не зависят от количества перевезенных пассажиров; вызывает сомнение вывод о том, что в случае недостаточности средств в бюджете, необходима разработка нового варианта

организации работы транспортных средств с более низкими показателями качества обслуживания пассажиров (времени ожидания и наполнения транспортных средств). Действующее законодательство предусматривает возможность организации перевозок пассажиров по нерегулируемым тарифам, и в этом случае качество транспортного обслуживания часто бывает существенно выше.

5. Отзыв Хмельницой Светланы Александровны, к.э.н., научного руководителя магистерской программы ВШКУ «Управление логистическими системами и процессами», директора программ бакалавриата ВШКУ РАНХиГС, доцента: не ясно каким образом будет выбираться величина из «диапазона значений отношения суммы косвенных расходов и прочих расходов, связанных с обычной деятельностью, к переменным расходам»; в автореферате не указано, почему до пробега в 5650 тыс.км. значение отношения суммы косвенных расходов и прочих расходов, связанных с обычной деятельностью, к переменным расходам снижается, а свыше увеличивается.

6. Отзыв Колика Александра Вениаминовича, к.т.н., доцента, профессора кафедры управления логистической инфраструктурой школы логистики факультета бизнеса и менеджмента ФГАОУ ВПО «Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики»: заявленной целью исследования является повышение эффективности работы предприятий городского транспорта, тогда как предложенные результаты нацелены, фактически, на сокращение расходов бюджета по финансированию этих предприятий; термины «стоимость работы», «стоимость перевозок пассажиров», «себестоимость» используются автором параллельно и не всегда четко разграничены; если рассматривать методы организации работы городских автобусов на маршрутах вне связи с формированием контрактной цены, становится не совсем понятным, в чем новизна предложенных автором методов организации.

7. Отзыв Юриной Татьяны Николаевны, заместителя начальника финансового управления администрации городского округа Щелково: возникает вопрос о возможности применения изложенной в диссертации методики к электрическому транспорту. Это связано с тем, что рационализация определения себестоимости 1 км пробега автобуса проводится на основании действующего «Порядка формирования начальной цены контракта (НМЦК), а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем) при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (Порядок). В Порядке присутствует также расчет пробега электрическим транспортом общего пользования.

Выбор официальных оппонентов обосновывается компетентностью, высоким уровнем профессионализма, глубокими специальными знаниями, обобщенными в ряде опубликованных научных работ по направлению диссертационного исследования.

Д.э.н. Григорян М.Г.:

*Григорян М.Г., Кононова Г.А.* Выбор методов сбалансированного управления транспортной организацией // Транспортное дело России, 2015 №6. С. 119-122; *Григорян М.Г., Агарков Е.Ю., Арутюнов Э.К., Арутюнян Ю.И. и др.* Российская экономическая модель-8: будущее в условиях кризиса глобализации. Монография. - Краснодар: Краснодарский ЦНТИ – филиал ФГБУ «РАЭ» Минэнерго России, 2018; *Григорян М.Г., Кононова Г.А.* Информационное обеспечение управления транспортной организацией как фактор повышения ее конкурентоспособности // Труды научно-практической конференции «Концептуальные проблемы экономики и управления на транспорте: взгляд в будущее». - М.: Российский университет транспорта (МИИТ), 2018.

К.э.н. Фрыгин А.В.:

*Фрыгин А.В.* Контрактная система: развитие финансового механизма государственных и муниципальных закупок – монография / И.Ю. Федорова, А.В. Фрыгин., М.В. Седова // Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», М.-2017. -225 с; *Фрыгин А.В.* Отдельные аспекты обеспечения результативности и эффективности формирования доходов бюджетов на государственном и муниципальном уровне / Фрыгин А.В., Музалев С.В. // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2015. Т. 6. № 3-1 (23). С. 46-49; *Frygin A.V.* International practice of generation of the national budget income on the basis of the generally accepted financial reporting standards (IFRS) / Dudin M.N., Prokofev M.N., Fedorova I.Yu., Frygin A.V., Kutsuri G.N. // Asian Social Science. 2015. Т. 11. № 8. С. 119-126.

Выбор в качестве ведущей организации ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» обоснован тем, что данный университет является одним из ведущих высших учебных заведений Российской Федерации, специалисты которого обладают высоким уровнем профессионализма, компетентности, глубокими специальными знаниями в области ресурсного потенциала сферы образовательных услуг, а также имеют ряд научных публикаций по теме диссертации:

*Panychev A.Y.* New approach to transportation service pricing based on the stakeholder model of corporate governance (Новая методология ценообразования транспортных услуг на основе стейкхолдерской модели корпоративного управления) / Panychev A.Y., Palkina E.S., Zhuravleva N.A. // Mediterranean Journal of Social Sciences. 2015. Т. 6. № 4. С. 299. (SCOPUS); *Zhuravleva N.A.* Modeling of business processes in the Global transport systems on the base digital railway / Zhuravleva N.A., Karchik V.G. // 17th International Scientific Conference Globalization and Its Socio-Economic Consequences University of Zilina, The Faculty of Operation and Economics of Transport and Communications, Department of Economics, Slovak Republic. 4th – 5th October 2017, pp. 3091-3098. - ISBN - 978-80-8154-212-1. (Web of Science); *Лякина М.А.* Анализ макросреды функционирования пригородной

пассажирской компании. / Лякина М.А., Сакович И.Л., // Известия Петербургского университета путей сообщения, выпуск 2(43), 2015. – СПб.: ФГБОУ ВПО ПГУПС, 2015 (ВАК).

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:

*разработан* научно-методический аппарат проведения оценки и выбора вариантов начальной максимальной цены контракта, учитывающих интересы органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и муниципальных образований и перевозчиков, позволяющий при формировании стоимости работ выбрать наиболее рациональный вариант исходя из баланса обеспечения качества перевозочного процесса и ограниченного бюджетного финансирования;

*предложен* научно обоснованный и эмпирически доказанный упрощенный порядок расчета затрат на заработную плату и расходов на топливо при определении себестоимости 1 км пробега автотранспортного средства на регулярных маршрутах для субъектов РФ путем внедрения корректирующих коэффициентов. Данные коэффициенты позволяют вместо существующей многоступенчатой технологии вычисления при применении Порядка формирования начальной максимальной цены контракта и методических рекомендаций по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском сообщении автомобильным транспортом общего пользования получить объективную оценку себестоимости 1 км пробега автотранспортного средства на регулярных маршрутах для субъектов РФ по упрощенным моделям;

*усовершенствован* методический подход к формированию прогнозного баланса, обеспечивающего экономически устойчивую деятельность перевозчика, что обеспечивает определение достаточного уровня рентабельности, необходимого для обеспечения надежности и безопасности перевозок. В существующую методику составления прогнозного баланса внесено дополнение в виде ранее не учитываемой зависимости между активами и обязательствами организации;

*разработан* метод снижения себестоимости 1 км пробега автотранспортного средства на регулярных маршрутах за счет сокращения косвенных и прочих расходов на основе установления функциональной зависимости между отдельными статьями затрат и пробегом автобуса.

Теоретическая значимость исследования обоснована тем, что:

*доказана* целесообразность применения методики экономической оценки и выбора вариантов организации перевозок на маршрутах автобусного транспорта общего пользования, что открывает возможность снижения начальной максимальной цены контракта без существенного изменения качества обслуживания пассажиров;

*применительно к проблематике диссертации* результативно с получением обладающих новизной результатов использован комплекс базовых методов определения

себестоимости работ и услуг, включающие в себя методы по удельным показателям, по удельным весовым затратам, бальный метод и метод нормативной калькуляции.

*определены* факторы, влияющие на стоимость перевозки и условия ее снижения;

*раскрыты* противоречия между качеством обслуживания пассажиров при регулярных перевозках и стоимостью осуществления этих перевозок;

*изучены* связи системы формирования стоимости перевозки и расходами региональных бюджетов, связанных с организацией регулярных перевозок пассажиров автобусами на городских маршрутах;

*проведена* модернизация существующей методики формирования прогнозного баланса, позволяющая в отличие от существующих методов, обеспечить экономически устойчивую деятельность перевозчика, исходя из начальной максимальной цены контракта, установленной в конкурсной документации.

Значение полученных соискателем результатов исследования для практики подтверждается актами о внедрении основных научных результатов и практических рекомендаций в практику работы: при внесении изменений и дополнений в Порядок, утвержденный приказом Минтранса России от 08.12.2017 №153 (зарег. в Минюсте России 28.12.2017, №49537); при реализации НИР по теме «Разработка новой схемы маршрутной сети городского пассажирского транспорта общего пользования города Казани на перспективу до 2023 года», выполненной ОАО «НИИАТ» по заказу Исполнительного комитета муниципального образования города Казани, комитета по транспорту.

Создана система практических рекомендаций по применению метода рационализации определения себестоимости 1 км пробега автотранспортного средства на регулярных маршрутах, который позволяет вместо существующей многоступенчатой технологии вычисления применять разработанные коэффициенты для определения необходимого количества вариантов стоимости перевозки.

Представлены предложения по дальнейшему совершенствованию взаимоотношений между перевозчиками и местными органами власти на основе выбора компромиссного решения при определении начальной максимальной цены контракта на регулярную перевозку пассажиров на городских автобусных маршрутах.

Оценка достоверности результатов исследования подтверждается:

- использованием фактических данных, которые согласуются с информацией Росстата России и опубликованными результатами проведенных ранее научных исследований и разработок, связанных с темой диссертации, а также фундаментальных положений теории ценообразования, теории стоимости, нормативных документов РФ в сфере автомобильного транспорта общего пользования;

- использованием современных методов сбора и обработки исходной информации, а также критерия согласия Пирсона для проверки гипотезы о соответствии полученных данных в работе;

- апробацией основных положений и выводов исследования в публикациях, выступлениях на научно-практических конференциях и семинарах, проектной и вузовской практике;

- выполненной в диссертационном исследовании практической частью;

- положительными отзывами на результаты внедрения результатов исследования.

Личный вклад соискателя состоит в:

- проведении анализа научных исследований посвященных формированию стоимости перевозки; выявлении недостатков существующей модели ценообразования на транспорте;

- самостоятельной разработке рационализированного метода определения себестоимости 1 км пробега автобусов;

- в разработке и развитии методических основ научно-методического аппарата, позволяющего проводить оценку и выбор вариантов начальной максимальной цены контракта;

- подготовке рекомендаций по использованию предложенного научно-методического инструментария;

- самостоятельной подготовке к публикации результатов исследования.

На заседании 25 декабря 2019г. диссертационный совет принял решение присудить Аредовой Анне Константиновне ученую степень кандидата экономических наук.

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 16 человек, из них 5 докторов наук по специальности 08.00.05 (транспорт), участвовавших в заседании, из 22 человек, входящих в состав совета, проголосовали: за - 16, против - нет, недействительных бюллетеней - нет.

Председатель

диссертационного совета Д 212.049.07,  
доктор экономических наук, профессор

А.Д.Чудновский

Ученый секретарь

диссертационного совета Д 212.049.07,  
кандидат экономических наук, доцент

М.В.Мальцева

25 декабря 2019 г.

М.П.