

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

## ОТЗЫВ

официального оппонента заместителя генерального директора по научной работе ОАО "Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта", доктора экономических наук, доцента Матанцевой Ольги Юрьевны на диссертационную работу Гуца Алексея Васильевича на тему "Совершенствование управления сетевым взаимодействием транспортных компаний при организации комбинированных пассажирских 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 диссертационного исследования**

В диссертационной работе рассматривается комплекс актуальных научных и практических вопросов, связанных с повышением эффективности организации комбинированных пассажирских перевозок на основе совершенствования управления сетевым взаимодействием транспортных компаний.

При постановке задачи диссертации определено, что рынок пассажирских транспортных услуг Российской Федерации под влиянием внеэкономических факторов (пандемия COVID-19) переживает шоки, как со стороны спроса, так и со стороны предложения. Формируются новые формы потребления и организации труда (с использованием мобильных и on-line каналов, доставки на дом, удаленный режим работы), что ведет к сокращению и изменению структуры спроса на отдельные виды транспорта.

Для обеспечения стратегических задач долгосрочного экономического роста страны необходимы новые подходы для увеличения спроса на пассажирские перевозки на основе новых трендов экономики, обусловленных цифровыми технологиями, требованиями «зеленой экономики», развитием мобильности на основе связности территорий, взаимодействия транспорта и транспортной инфраструктуры. Именно эти факторы и предопределили актуальность выполненного исследования, направленного на обоснование направлений

развития и системы управления комбинированных пассажирских перевозок по сетевому принципу.

### **Степень обоснованности и достоверности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации**

Степень обоснованности и достоверности научных положений, выводов и рекомендаций имеет высокий уровень и подтверждается: корректным использование различных методов исследования - экономического анализа, экономико-математического инструментария и расчетов (с.13-19, 37-59, 139-143). Основательно изучены и грамотно использованы труды российских и зарубежных ученых, базирующиеся на фундаментальных положениях экономической науки (с.66-79). В диссертации использованы данные Федеральной службы государственной статистики, нормативно-правовые документы, программы стратегического развития транспорта Российской Федерации, управленческая и статистическая отчетность ОАО "Российские железные дороги", АО «Федеральная пассажирская компания», АО "Центральная пригородная пассажирская компания" и других транспортных компаний за период 2000 -2020 гг.

Основные положения диссертации прошли апробацию на 8 научных семинарах и международных практических конференциях. По теме диссертационной работы автором опубликовано 13 научных статей, в том числе, 9 статей опубликованы в рецензируемых научных журналах, рекомендованных ВАК РФ. Общий объем публикаций составляет 4,9 п.л. (в том числе авторских – 3,5 п.л.).

Обоснованность и достоверность научных положений, выводов и рекомендаций, полученных автором в ходе диссертационного исследования, сомнений не вызывает.

### **Научная новизна, теоретическая и практическая значимость полученных результатов**

Научная новизна диссертационного исследования заключается в развитии методических основ организации комбинированных пассажирских перевозок на базе модели сетевого взаимодействия и разработке научно-методических рекомендаций для принятия управленческих решений по развитию бесшовной мобильности населения при консолидирующей роли железнодорожного транспорта на основе цифровых технологий.

Это в основном и определяет научную новизну и теоретическую значимость исследования, в котором:

1. Дано оценка потенциала развития комбинированных пассажирских перевозок на основе организации сетевого взаимодействия транспортных компаний при консолидирующей роли железнодорожного транспорта на рынках междугородних и пригородных перевозок (с.12-25);
2. Введено новое понятие «сетевой ресурс», который возникает в процессе сетевого взаимодействия участников комбинированной пассажирской перевозки (с.37-64);
3. Предложена модель сетевого взаимодействия участников российского транспортного рынка, которая, в отличие от используемых моделей, работающих на удлинение цепочки создания ценности и преимущественно сфокусированных на обеспечении контроля над ней, направлена на «подключение в сеть» других участников/клиентов при создании нового ценностного предложения - бесшовной мобильности как услуги (с.127-130);
4. Разработаны методические положения по оценке экономического эффекта от сетевого взаимодействия участников транспортного рынка при организации комбинированных пассажирских перевозок, предложены показатели для оценки «сетевого ресурса», возникающего в результате сетевого взаимодействия компаний (с.138-143);
5. Предложен научно-обоснованный комплекс мероприятий, направленных на формирование механизма сетевого взаимодействия участников транспортного рынка для обеспечения бесшовной мобильности населения на отраслевом, корпоративном, национальном и региональном уровнях (с.144-155).

Результаты исследования представляют интерес для государственных органов, определяющих стратегию развития и реализующих политику транспорта в Российской Федерации. Научные положения и выводы диссертации могут быть использованы при разработке проектов и программ развития регулярных видов транспорта, а также в учебном процессе в транспортных вузах страны.

### **Характеристика структуры, содержания и оформления диссертации**

Диссертационная работа Гуца А.В. является завершенным, в рамках поставленных задач, самостоятельной научно-квалификационной работой, в которой решены научные и практические задачи по повышению эффективности деятельности транспортных компаний на основе сетевого взаимодействия при организации комбинированных пассажирских перевозок.

Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения и приложений. Работа изложена на 155 машинописных страницах, содержит 29 рисунков, 14 таблиц, 12 приложений. Список использованной автором литературы включает 217 наименований.

Структура и содержание диссертации находятся в логическом единстве и соответствуют заявленной теме исследования.

Во введении показана актуальность темы диссертации, представлена степень научной разработанности проблемы, сформулирована цель, задачи, объект, предмет, область диссертационного исследования, а также его научная новизна и практическая значимость.

В первой главе диссертации «Анализ потенциала развития комбинированных пассажирских перевозок на основе организации сетевого взаимодействия» (стр.12-63) автором дана оценка потенциала развития комбинированных пассажирских перевозок на основе анализа состояния пассажирских перевозок по видам транспорта общего пользования. Автором сделаны закономерные выводы о высоком потенциале железнодорожного транспорта как интегратора на рынках междугородних и пригородных пассажирских перевозок, значимости комбинированных пассажирских перевозок с участием железнодорожного транспорта в увеличении транспортной работы и стимулировании спроса на железнодорожные перевозки, усилении транспортной подвижности населения. На основе анализа возможностей и ограничений организации комбинированных пассажирских перевозок транспортными компаниями на железнодорожном рынке (стр.25-37), автором показано, что условием, необходимым для организации комбинированных перевозок, являются соответствующие институциональные преобразования, обеспечивающие взаимодействие участников процесса перевозки по горизонтали, организация комбинированных перевозок по "единому билету" на основе партнерства и совместного сетевого использования инфраструктуры и подвижного состава (стр.25-27). Показано, что сетевое взаимодействие пассажирских перевозчиков может рассматриваться как дополнительный ресурс и источник добавочной стоимости для его участников за счет расширения рынка продукции, формирования новых продуктов и услуг на основе комплементарных ресурсов (с.37-64).

Во второй главе диссертации «Научные подходы к организации комбинированных пассажирских перевозок» (стр.65-118) автором выполнен сравнительный анализ научных подходов к организации комбинированных пассажирских перевозок (стр.66-76), зарубежного (стр.81-100) и российского (стр.106-116) опыта. Автором сделан вывод, что организация комбинированных пассажирских перевозок рассматривается в современных научных

исследованиях как адекватный и необходимый ответ на растущую мобильность населения, потребность в скорости передвижения, требования к качеству транспортных услуг, созданию "бесшовных" перевозок - по смешанным маршрутам и с использованием разных видов транспорта. Цифровая трансформация транспорта и логистики создает технические возможности для организации сетевого взаимодействия по линии совместного использования активов, комплементарных ресурсов по принципу "единого окна", оптимизации издержек и роста качества, с одной стороны, и "массовой индивидуализации" предложения для клиентов на базе цифровых технологий - с другой.

В этой связи, автором уточнено понятие «комбинированная пассажирская перевозка» как результат сетевого взаимодействия участников рынка пассажирских перевозок по формированию ценностного предложения для клиентов/пассажиров - бесшовной мобильности как услуги, организованной по схеме «от двери до двери» по единому перевозочному документу и с использованием платформы "единого окна"(стр.77-79).

На основе модели организации комбинированной пассажирской перевозки (стр.100-101), представленной как результат от взаимодействия технологий связности и транспортной работы автором выделены бизнес – модели: ориентированная на продукт (стр.101-102), построенная на совместных/ интегрированных бизнес-процессах (стр.103-104) и ориентированная на платформенные решения (стр.104-106), и инструменты: координирующие органы (ассоциации, альянсы, самоорганизующиеся организации), единые стандарты и протоколы обмена нормативной и справочной информации, дистрибуции проездных документов, качества и безопасности, объединенные сервисные бизнес-модели (стр.73-116).

Следует отметить научную и практическую значимость представленного автором широкого анализа практики организации комбинированных пассажирских перевозок ведущими зарубежными железнодорожными администрациями Великобритании, Германии, Франции, Китая и Японии, что позволило выделить тенденции развития данных перевозок.

В третьей главе «Научное обоснование развития бесшовной мобильности населения на базе цифровых технологий» (стр.119-155) автором предложена модель сетевого взаимодействия участников российского рынка пассажирских перевозок на основе ведущей роли железнодорожного транспорта (стр.119-133), показатели для экономической оценки сетевых эффектов для пассажирской транспортной компании (стр.138-139), методика оценки экономического эффекта от сетевого взаимодействия участников рынка пассажирских перевозок при консолидирующей роли железнодорожного транспорта (стр. 139-141) и научно-обоснованный комплекс мероприятий по организации сетевого

взаимодействия участников транспортного рынка и обеспечению бесшовной мобильности населения при консолидирующей роли железнодорожного транспорта (стр.144-153).

Заслуживающей внимания является предложенная автором модель сетевого взаимодействия участников российского рынка пассажирских перевозок, демонстрирующая в качестве результата новый инновационный продукт - бесшовную мобильность как услугу, доступную по цене и качеству/безопасности, организованную по схеме «от двери до двери» по единому перевозочному документу и с использованием технологии "единого окна".

Следует отметить обоснованный подход автора к выбору показателей для экономической оценки сетевых эффектов для пассажирской транспортной компании: цена услуги, скорость передвижения, общее время в пути, коэффициент связности транспортной инфраструктуры. Последний из приведенных показателей является оригинальным, предложенным автором и в других исследованиях не использовался.

Предложенная методика позволяет производить комплексную оценку экономического эффекта от сетевого взаимодействия участников рынка пассажирских перевозок на основе оценки зависимости экономического эффекта от факторов сетевого взаимодействия, оказывающих влияние на мобильность.

Заключение диссертации и подведение итогов (стр.156-158), справочный материал представлен в приложениях (стр.183-203).

Логика диссертационного исследования, определяется решением задач по достижению цели. Работа изложена хорошим языком, текст сопровождается иллюстративным материалом, представленным в виде таблиц, графиков, формул и рисунков.

К достоинствам рецензируемой диссертации можно также отнести большое количество используемых зарубежных и переводных источников, современные научные издания.

Давая общую положительную оценку работы как серьезного экономического исследования, сделаю следующие замечания:

1. Автором подчеркивается «консолидирующая роль железнодорожного транспорта» при организации сетевого взаимодействия. Не понятно, а если на данной территории железнодорожная инфраструктура отсутствует, такое взаимодействие невозможно? Или же правильнее говорить о системообразующем виде транспорта, коим чаще всего действительно выступает железнодорожный транспорт;

2. При комплексной оценке экономического эффекта от сетевого взаимодействия участников рынка пассажирских перевозок было бы целесообразно учесть изменение влияния факторов негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения;

3. Было бы целесообразно при проведении оценки экономического эффекта от сетевого взаимодействия участников рынка пассажирских перевозок определить срок окупаемости предлагаемой модели на основе дисконтированных денежных потоков.

Данные замечания не оказывают существенного влияния на качественный уровень исследования и не ставят под сомнение его основные научные положения и практические рекомендации.

### **Соответствие автореферата основному содержанию диссертации**

Анализ автореферата диссертационной работы соискателя показал, что автореферат в полном объеме раскрывает научную новизну и основные положения, выводы и рекомендации, содержащиеся в диссертации.

### **Заключение о соответствии диссертации критериям, установленным Положением о порядке присуждения ученых степеней**

В соответствии с п. 10 Положения о присуждении ученых степеней диссертация Гуца Алексея Васильевича написана автором самостоятельно, обладает внутренним единством, содержит научные результаты и положения, выдвигаемые для публичной защиты, и свидетельствует о личном вкладе автора диссертационного исследования в науку. В данной диссертации приводятся сведения о практическом использовании полученных автором диссертации научных результатов, а также рекомендации по применению научных выводов. Предложенные и полученные автором работы решения аргументированы и качественно отличаются от других известных решений.

В соответствии с п.11 Положения о присуждении ученых степеней основные научные результаты диссертационного исследования представлены в девяти работах, опубликованных в рецензируемых научных изданиях, включённых в перечень рекомендуемых ВАК.

В соответствии с п.14 Положения о присуждении ученых степеней в диссертации соискатель ученой степени корректно ссылается на авторов и (или) источники заимствования материалов и отдельных результатов.

Обобщая изложенное выше, диссертация Гуца Алексея Васильевича на соискание ученой степени кандидата экономических наук является научно-квалификационной работой, в которой содержатся решения задач, связанных с экономическим обоснованием развития системы управления организацией комбинированных пассажирских перевозок на базе сетевого взаимодействия транспортных компаний для создания нового ценностного предложения - бесшовной мобильности населения, и имеющих существенное значение для экономики страны, соответствует требованиям п.9 Положения о присуждении ученых степеней, а ее автор 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,  
заместитель генерального директора  
по научной работе ОАО "Научно-  
исследовательский институт  
автомобильного транспорта",  
доктор экономических наук, доцент

О.Ю.Матанцева

07.12.2021.



ОАО "Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта"  
г. Москва, ул. Героев Панфиловцев, 24, 125480  
Email: niiat@niiat.ru  
Телефон: + 7 (495) 496-55-23