

УТВЕРЖДАЮ

Генеральный директор

АО «ИЭРТ»

Ю.Н.Федоров



2021 г.

ОТЗЫВ ВЕДУЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ

- акционерного общества «Институт экономики и развития транспорта»
на диссертацию 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 исследования

Повышение пространственной связности и транспортной доступности территорий, усиление мобильности населения являются стратегическим приоритетом национального развития и включены в долгосрочные цели развития транспортной системы Российской Федерации. Поиск новых управленческих решений, направленных на повышение транспортной доступности, создание безбарьерной и комфортной для пассажиров среды на всем протяжении поездки, сокращение времени перевозки «от двери до двери» лежат в русле современных требований, предъявляемых к мобильности, включены в проект Транспортной стратегии РФ до 2030 г. (с прогнозом на период до 2035 г.).

Заложенный в начале 2000-х годов отраслевой подход к развитию пассажирских перевозок на базе отдельных видов транспорта предусматривает развитие маршрутной сети, транспортных активов и транспортной инфраструктуры, повышение качества услуги перевозки.

Принципиально новые возможности для развития пассажирских перевозок через комбинацию отдельных видов транспорта и взаимодействие различных транспортных организаций «по горизонтали» в ответ на современные вызовы - повышение ценности времени, растущий запрос на мобильность и безбарьерность перевозки - открываются в связи с технологическим сдвигом на базе индустрии 4.0., цифровизацией транспорта.

Переход к транспортным решениям горизонтального типа, требует новых организационно-экономических механизмов и моделей организации

пассажирских перевозок с использованием цифровых технологий, позволяющих обеспечить «бесшовную» мобильность населения через комбинацию различных видов транспорта. Необходима, следовательно, разработка научно-методических подходов к формированию механизмов сетевого взаимодействия компаний при выполнении комбинированных пассажирских перевозок, системы управленческих решений по организации комбинированных пассажирских перевозок на базе сетевого взаимодействия транспортных организаций, что и определяет актуальность темы диссертационного исследования.

Оценка структуры и содержания работы

Диссертационная работа Гуца А.В. является завершенным, в рамках поставленных задач, самостоятельным научно-квалификационным исследованием, состоящим из введения, трех глав, заключения и приложений. Структура и содержание диссертации находятся в логическом единстве и соответствуют заявленной теме исследования.

Во введении обосновывается актуальность темы диссертации, определяемая необходимостью развития научно-методических подходов к формированию механизмов сетевого взаимодействия компаний при организации комбинированных пассажирских перевозок. Осуществляется постановка цели и задач,дается определение объекта и предмета исследования, формулируется научная новизна, теоретическая и практическая значимость выполненного исследования.

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 в условиях организации сетевого взаимодействия транспортных компаний на основе анализа состояния пассажирских перевозок по видам транспорта общего пользования за период 2000-2020 гг. (стр. 12-22). Выявлено изменение структуры спроса по отдельным видам транспорта, показано, что железнодорожный транспорт является консолидирующей основой для организации горизонтальных взаимодействий участников рынка пассажирских перевозок в силу большей мобильности за счет интеграции железнодорожной системы городских, пригородных и междугородных перевозок (стр.17-22). Сделан вывод о том, что потенциал развития пассажирских комбинированных перевозок сконцентрирован на рынках пригородных и междугородных перевозок (Автореферат, с.9)

Проделанный в работе анализ возможностей и ограничений организации комбинированных пассажирских перевозок транспортными компаниями на железнодорожном рынке (стр.25-37), показал, что для организации комбинированных перевозок необходимы институциональные

преобразования, открывающие возможности для совместного сетевого использования транспортных активов - инфраструктуры, подвижного состава, взаимовыгодного (на принципах доверия и открытости) сотрудничества пассажирских перевозчиков (стр.25-27).

Проведенный в диссертации анализ деятельности ведущих российских железнодорожных перевозчиков по основным операционным показателям выявил, что фокус управленческих решений сосредоточен на оптимизации эксплуатационных расходов, снижении ставки НДС, снижении тарифов за пользование инфраструктурой, оптимизации (фактически, упрощения) маршрутной сети, то есть на мероприятиях по обеспечению устойчивого экономического положения компании (стр.38-60). Однако, обратной стороной предпринимаемых усилий является снижение качества предоставляемых услуг перевозки (частота, ритмичность перевозки, комфортность и удобство для пассажиров), неудовлетворительное состояние провозных мощностей, что говорит об ограниченных возможностях повышения эффективности процесса перевозки в границах линейной модели бизнеса, реализуемой железнодорожными пассажирскими компаниями.

Автором правомерно ставится вопрос о необходимости вовлечения нового ресурса для повышения качества и конкурентоспособности услуг, предоставляемых железнодорожными компаниями. Обоснованно сделан вывод, что в качестве такого ресурса может рассматриваться сетевой ресурс как результат сетевого взаимодействия пассажирских перевозчиков. Сети генерируют новые точки роста объемов выпуска и источники дополнительных доходов за счет расширения рынка продукции, формирования новых продуктов и услуг на основе комплементарных ресурсов (стр.53-54, 60-61), открывают возможности для совместного использования активов, включенных в сетевое взаимодействие, расширение клиентской базы.

На наш взгляд, заслуживает внимания и поддержки введение нового понятия «сетевой ресурс», который отражает новые реалии по формированию возможных источников доходов и резервов оптимизации издержек транспортными компаниями при повышении качества услуги «пассажирская перевозка», которые связаны с потенциалом использования цифровых технологий, в том числе, и на транспорте.

Во второй главе диссертации «Научные подходы к организации комбинированных пассажирских перевозок» (стр.65-118) автор, опираясь на существующие в научной литературе подходы к организации комбинированных пассажирских перевозок (стр.66-76), уточняет понятие «комбинированная пассажирская перевозка» для условий цифровой трансформации транспорта и мобильного доступа в Интернет. Развивается взгляд на комбинированную пассажирскую перевозку как продукт

современной технологии транспортной работы по созданию возможности переключения между видами транспорта и использованию провозных мощностей всех видов транспорта на основе интегрированного транспортного решения о доставке «от двери до двери»; продукт технологии связанности и взаимодействия транспортных организаций между собой и с клиентами; продукт цифровой зоны взаимодействия компаний – «сетевого пространства», поддерживаемого общими стандартами, протоколами, инструментами координации и контроля (стр.77-79). В итоге, комбинированная пассажирская перевозка, по определению автора, - это 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.80).

На основании сравнительного анализа зарубежного (стр.81-100) и российского (стр.106-116) опыта организации комбинированных пассажирских перевозок в диссертации выделены модели (стр.101-107, стр.114) и инструменты (стр.99-100) организации комбинированных пассажирских перевозок. Показано, что ведущие железнодорожные перевозчики в странах с высоким уровнем развития транспортного комплекса демонстрируют общую тенденцию к развитию комбинированных пассажирских перевозок на основе горизонтальной, или сетевой, модели взаимодействия всех участников перевозочного процесса: преобладают формы и инструменты горизонтальной интеграции; сетевое взаимодействие между видами транспорта поддерживается такими инструментами, как единые стандарты дистрибуции проездных документов, объединенные сервисные бизнес-модели, общие стандарты качества и безопасности.

Практика организации комбинированных пассажирских перевозок в крупнейших российских железнодорожных компаниях сводится к использованию трех моделей организации комбинированных перевозок с фокусом на удлинение цепочки создания ценности и развития компетенций для сохранения контроля над ней.

Проведенное исследование моделей и инструментов организации комбинированных пассажирских перевозок по сетевому принципу позволило выделить основные параметры для их организации и функционирования:

- а) вид транспорта, который может взять на себя функцию консолидации рынка пассажирских перевозок;
- б) наличие компаний - интегратора перевозок;
- в) возможности для пассажирской компании запустить собственные сервисы в смежных видах транспорта;

г) технологические и институциональные условия для сетевого взаимодействия на рынке пассажирских перевозок: развитая маршрутная сеть, координирующие органы в форме альянсов, ассоциаций, поддерживаемых, в большинстве случаев, системами государственного регулирования, единые стандарты дистрибуции проездных документов, объединенные сервисные бизнес-модели, общие стандарты качества и безопасности.

Бесспорно, что сформулированные параметры организации комбинированных пассажирских перевозок по сетевому принципу создают основы для формирования и развития системы комбинированных пассажирских перевозок, что и определяет практическую ценность полученных во второй главе научных результатов.

В третьей главе «Научное обоснование развития «бесшовной» мобильности населения на базе цифровых технологий» (стр.119-155) автором предложена модель организации сетевого взаимодействия участников российского рынка на основе цифровых технологий для обеспечения «бесшовной» мобильности населения при консолидирующей роли железнодорожного транспорта (стр.119-133). Сформулированы необходимые условия для обеспечения мобильности и гибкости процесса перевозки:

- а) отход от долгосрочных, четко структурированных двухсторонних договорных отношений/контрактов компаний с поставщиками услуг;
- б) выработка принципов организации, координации и управления, стандартов и протоколов для подключения в сеть новых участников, для усиления сетевых эффектов;
- в) определение «профиля» сетевого взаимодействия, которое может осуществляться как по вертикали, так и по горизонтали, может быть «привязано» к географическому пространству, а может формировать экономическую среду взаимодействия участников сети на общей операционной платформе.

Правомерен вывод автора о том, что переход на модель сетевого взаимодействия позволяет раздвинуть существующие границы в масштабировании бизнеса и повышении качества услуги мобильности.

Весомым научным результатом диссертационного исследования, имеющим практическое значение, являются разработанные методические положения по оценке экономического эффекта от сетевого взаимодействия участников транспортного рынка при обеспечении «бесшовной» мобильности населения, которые основаны на новой системе показателей для оценки «сетевого ресурса», возникающего в результате сетевого взаимодействия в условиях консолидирующей роли железнодорожного транспорта (стр. 134-143).

Предложены показатели для экономической оценки сетевых эффектов для пассажирской транспортной компании. Работоспособность предложенного научного инструментария подтверждается выполненными модельными расчетами для условий организации транспортного обслуживания по технологии транспортной связности пассажирского железнодорожного сообщения с использованием моторвагонного подвижного состава «Ласточка» на маршруте Москва - Ярославль, 2019 год (Автореферат, с. 19). Расчеты показали, что более значимым фактором, влияющим на положительное изменение рентабельности продаж при технологии транспортной связности, является не увеличение среднего чека на услугу перевозки, а сокращение общего времени поездки пассажира с учетом времени для пересадки, или «скорость движения на маршруте» (Диссертация, стр.141- 143).

В завершающей части главы автором предложен научно-обоснованный комплекс мероприятий по организации сетевого взаимодействия участников транспортного рынка и обеспечению «бесшовной» мобильности населения при консолидирующей роли железнодорожного транспорта, позволяющий последовательно улучшать фактор ценности времени и обеспечивать «бесшовную» мобильность как услугу (стр.144-153).

В заключении диссертации сформулированы основные научные результаты проведенного исследования, представлены выводы и предложения по их практическому применению, предложены дальнейшие перспективные направления проработки темы исследования (стр.156-158).

Используемый при расчетах справочный материал представлен в приложениях (стр.183-203).

Представленная Гуцем А.В. диссертация является актуальным, целостным, проработанным и завершенным научно-квалификационным исследованием.

Соответствие содержания диссертации заявленной специальности и теме диссертации

Проведенное автором диссертации исследование и полученные результаты обладают научной и практической значимостью.

Цели и задачи исследования, полученные в диссертации результаты, а также вклад автора в экономическую теорию и практику соответствуют п.1.4.83. «Экономическое обоснование систем управления на транспорте»; п.1.4.92 «Организация управления на транспорте» паспорта научной специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт).

Соответствие автореферата диссертации её содержанию

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

Личный вклад соискателя в получение результатов исследования

Личный вклад автора в получение результатов исследования, выполненного в диссертации, состоит в его непосредственном участии на всех этапах подготовки диссертации, включая анализ теоретических положений и методов решения ряда научно-практических задач. Автором самостоятельно выполнена постановка цели и задач диссертационного исследования, разработаны методические положения по уточнению понятия «комбинированная пассажирская перевозка» для условий цифровой трансформации транспорта, введено новое понятие «сетевой ресурс», проведено научное обоснование модели сетевого взаимодействия участников российского транспортного рынка, предложены методические подходы к оценке экономического эффекта от сетевого взаимодействия участников транспортного рынка, разработан научно-обоснованный комплекс мероприятий по организации сетевого взаимодействия участников транспортного рынка и обеспечению «бесшовной» мобильности населения.

Следует отметить вклад соискателя в апробацию основных научных результатов и подготовку основных публикаций по теме диссертации.

Степень достоверности результатов исследования

Достоверность научных результатов, выводов и рекомендаций, сформулированных в работе, определяется логикой исследования, теоретической базой, содержащейся в фундаментальных научно-методологических разработках отечественных и зарубежных ученых, использованием официальных нормативно-правовых документов, стратегических программ развития экономики и транспорта Российской Федерации, информационно-статистических сборников по транспорту, регулярных отчетов и обследований ОАО «Российские железные дороги», АО «Федеральная пассажирская компания», АО «Центральная пригородная пассажирская компания» и других транспортных компаний. Также достоверность исследования обеспечена использованием данных, опубликованных в рецензируемых отечественных и зарубежных изданиях, сборниках научно-практических конференций.

Теоретическая и практическая значимость полученных автором диссертации результатов

Теоретическая значимость диссертации состоит в развитии методических основ организации комбинированных пассажирских перевозок на базе модели сетевого взаимодействия и разработке научно-методических рекомендаций для принятия управленческих решений участниками рынка пассажирских перевозок по развитию «бесшовной» мобильности населения

при консолидирующей роли железнодорожного транспорта на основе цифровых технологий.

Полученные в ходе исследования теоретические выводы о необходимости организации комбинированных пассажирских перевозок на основе предложенной модели сетевого взаимодействия участников российского рынка и практические рекомендации для принятия управленческих решений по обеспечению «бесшовной» мобильности населения при консолидирующей роли железнодорожного транспорта позволяют увеличить транспортную мобильность населения, повысить эффективность и доходность пассажирских перевозок, качество обслуживания пассажиров транспортными компаниями.

Представленные в данной работе методические положения и полученные научно-практические результаты могут быть использованы органами государственной власти и отраслевыми органами управления при разработке и реализации государственной политики в области транспорта, в практической деятельности пассажирских транспортных компаний.

Конкретные рекомендации по использованию результатов и выводов диссертации

1. Рекомендовать пассажирским транспортным организациям, опираясь на предложенные управленческие решения по организации «бесшовной» мобильности как услуги, активизировать развитие горизонтальных взаимодействий, сетевого пространства, включающего как транспортные организации, так компании, создающие сопутствующие услуги, для формирования новых источников доходов и резервов оптимизации издержек при повышении качества услуги «пассажирская перевозка» за счет сетевого ресурса на отраслевом, корпоративном и региональном уровнях.

2. Предложить Департаменту пассажирских перевозок ОАО «РЖД», АО «ФПК» и АО «Центральная ППК» рассмотреть организацию комбинированных пассажирских перевозок исходя из модели сетевого взаимодействия участников российского рынка на основе цифровых технологий для обеспечения «бесшовной» мобильности населения по схеме «от двери до двери» по единому перевозочному документу и с использованием технологии «единого окна» при консолидирующей роли железнодорожного транспорта.

3. Рекомендовать Департаменту государственной политики в области железнодорожного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации к использованию разработанные методические рекомендации оценки экономического эффекта от организации сетевого взаимодействия участников транспортного рынка при обеспечении «бесшовной» мобильности населения в условиях консолидирующей роли железнодорожного транспорта.

4. Результаты исследования целесообразно использовать в учебном процессе в транспортных вузах по экономическим и технологическим направлениям обучения при преподавании таких дисциплин, как «Стратегический менеджмент», «Инновационный менеджмент», а также при повышении квалификации работников в сфере управления и экономики железнодорожного, автобусного и авиационного видов транспорта.

Новизна полученных результатов

Научная новизна рассматриваемой диссертационной работы заключается в совершенствовании методических основ организации комбинированных пассажирских перевозок на базе модели сетевого взаимодействия и разработке научно-методических рекомендаций для принятия управленческих решений участниками рынка пассажирских перевозок по развитию «бесшовной» мобильности населения при консолидирующей роли железнодорожного транспорта на основе цифровых технологий.

В рамках диссертационного исследования автором получены следующие основные результаты, содержащие элементы научной новизны:

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.

2. Введено новое понятие «сетевой ресурс», который возникает в процессе сетевого взаимодействия участников комбинированной пассажирской перевозки.

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.

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.

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.

Замечания по диссертационной работе

В целом, положительно оценивая работу, необходимо отметить ряд замечаний по диссертационному исследованию:

1. В 1-й главе диссертации на основе анализа потенциала развития комбинированных пассажирских перевозок через организацию сетевого взаимодействия пассажирских транспортных компаний, сделан вывод о том, что рынки междугородних и пригородных перевозок обладают потенциалом развития комбинированных пассажирских перевозок при консолидирующей роли железнодорожного транспорта. Этот вывод представляется недостаточно проработанным. В сетевом взаимодействии участвуют не рынки, а компании. Сами рынки - железнодорожных, авиационных, автобусных перевозок - весьма различны по своей структуре. Рынок железнодорожных перевозок высоко консолидирован с признаками естественной монополии, рынок авиационных перевозок по своей структуре - олигополия, а рынок автобусных перевозок сильно фрагментирован, организационно представлен большим количеством компаний, преимущественно, малого и среднего бизнеса. Разная структура рынков диктует и разный формат рыночного поведения компаний. В этой связи требуется пояснить: одинаков ли потенциал организации комбинированных пассажирских перевозок в зависимости от структуры рынка и есть ли специфика организации сетевого взаимодействия транспортных компаний в зависимости от типа рынка.

2. Во 2-й главе диссертации на основе обобщения научно-методических подходов к организации комбинированных пассажирских перевозок автором уточняется понятие «комбинированная пассажирская перевозка» для условий цифровой трансформации транспорта и мобильного доступа в Интернет. Автор пишет: «Это новый инновационный продукт/ ценностное предложение – «бесшовная» мобильность как услуга, доступная по цене и качеству/безопасности, организованная по схеме «от двери до двери» по единому перевозочному документу и с использованием технологии «единого окна»» (Автореферат, с. 14). Получается, что «бесшовная» мобильность как услуга – это и есть уточнение понятия «комбинированная перевозка», хотя, строго говоря, это не уточнение, а введение нового понятия, причем образующего ядро новой бизнес модели - мобильности как услуги, в основе которой лежит интеграция различных видов транспортных услуг в единую мобильную услугу, доступную по запросу клиента. Автору следует строже вводить новые термины с учетом привязки к определенной бизнес модели, обосновывая набор факторов, при которых эти определения будут содержать прикладное значение.

3. В 3-ей главе диссертации предложена модель организации сетевого взаимодействия участников российского рынка на основе цифровых

технологий для обеспечения «бесшовной» мобильности населения при консолидирующей роли железнодорожного транспорта. Соглашаясь, в целом, с предлагаемыми факторами обеспечения мобильности и гибкости процесса перевозки, а также параметрами организации и функционирования модели сетевого взаимодействия, следует отметить, что пока консолидирующая роль железнодорожного транспорта только декларируется, что показывает нам схема/рисунок модели (Диссертация, рис.24, с.130; Автореферат, рис. 4, с. 16). Здесь железнодорожные компании стоят в ряду с другими перевозчиками, представляющими другие виды транспорта, и не выделены как основа для консолидации. Так же параллельно идет объединение информационных ресурсов, а не на платформе российских железных дорог. Сформированная клиентская сеть не включается в сетевое взаимодействие, а завершает некую последовательность действий.

Указанные замечания не снижают общей положительной оценки исследования, его научной и практической значимости.

Заключение по диссертации о соответствии её требованиям Положения о порядке присуждения ученых степеней по пунктам 9 и 10

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 использованию и 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 «Транспорт Российской Федерации», «Мир транспорта», «Вопросы новой экономики» и «Сибирская финансовая школа». 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.

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, что 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).

Диссертация рассмотрена и одобрена на заседании сотрудников отделения развития железнодорожного транспорта АО «ИЭРТ» 29 ноября 2021 года протокол № 13.

Заключение составлено:

Бранзия Роланд Лаврентьевич,
кандидат экономических наук
(специальность: 08.005.00 - Экономика и
управление народным хозяйством
(экономика, организация и управление
предприятиями, отраслями, комплексами -
транспорт),
заместитель заведующего отделением
развития железнодорожного транспорта
АО «ИЭРТ»

Р.Л. Бранзия

29 ноября 2021

Подпись Бранзия Р.Л. удостоверяю

Телефон: (499) 262-8996

E-mail: iedt@iedt.ru

