

УТВЕРЖДАЮ
И.о ректора ФГБОУ ВО «Сибирский
государственный университет
путей сообщения»,
кандидат технических наук, доцент
Новосёлов Алексей Анатольевич

«05» 10 2023

ОТЗЫВ ВЕДУЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ

федерального государственного бюджетного образовательного
учреждения высшего образования
«Сибирский государственный университет путей сообщения»
на диссертацию Волковой Елены Михайловны
на тему: «Развитие методологии управления пассажирской
транспортной системой в агломерации», представленную на соискание
ученой степени доктора экономических наук по научной специальности 5.2.3
- «Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика)»

Актуальность диссертационного исследования

На настоящем этапе развития организации отраслевых рынков всё чаще появляются доказательства того, что классические методы и инструменты оценки состояния рынка, обоснования выбора форм воздействия на рынок не являются релевантными, поскольку не учитывают динамичных изменений базовых условий, структуры отраслевых рынков, поведения их участников. Имеющиеся системы показателей оценки рыночных границ и концентрации, в частности, теряют свою универсальность по причине ярко выраженной специфики развития тех или иных рынков, проявляющейся при смене технологических укладов и появлении новых тенденций во внешней среде. Так, внедрение интеллектуальных технологий практически в любой отрасли сопровождается радикальным изменением взаимоотношений как между участниками рынка, так и во внутренней бизнес-среде, что порождает появление новых моделей ведения бизнеса и инновационных продуктов, наделяющих рынок целым рядом особенностей, не учитываемых в классической методологии организации отраслевых рынков.

Данные аргументы в полной мере относятся и к рынку пассажирских транспортных услуг в агломерациях, который претерпевает в последние годы существенные изменения в своей структуре. Эти изменения связаны, с одной стороны, с изменением пространственной конфигурации поселений и территориальной структуры агломераций, а с другой – с появлением

интеллектуальных транспортных систем и новых технологических возможностей оказания транспортной услуги в сфере пассажирских перевозок. Последнее, в свою очередь, ведёт к возникновению новых видов транспортных услуг и способов ведения транспортного бизнеса, принимающего формы экономики совместного потребления (совместное использование транспортных средств, совместные поездки).

В то же время действующие формы и методы государственного регулирования, стратегические ориентиры развития транспортных систем агломераций не в полной мере учитывают происходящие на рынке изменения, что приводит к снижению эффективности использования ресурсов транспортной отрасли и снижает потенциальные темпы роста экономики агломераций.

Сказанное обуславливает необходимость разработки новых методологических положений по управлению указанным рынком, отвечающих современным требованиям к его состоянию и развитию, учитывающих тенденции изменений в его структуре и формах оказания транспортных услуг.

Задача предоставить четкие оценочные ориентиры государственным органам, ответственным за регулирование региональных рынков транспортных услуг и разработку транспортной политики в агломерациях, стала как никогда актуальной, особенно с учётом роли агломераций в обеспечении роста национальной экономики.

Именно решению этих вопросов на новых принципах определения рыночной результативности направлена диссертационная работа Волковой Е. М. Научные исследования по совершенствованию методологии управления пассажирскими транспортными системами в агломерациях, учитывающей отраслевую специфику и особенности современного этапа развития рынка транспортных услуг, чрезвычайно своевременны и актуальны. Диссертация в определенной степени восполняет имеющиеся пробелы в исследовании проблем государственного регулирования отраслевых рынков.

Исходя из изложенного, следует отметить, что диссертационная работа Волковой Е.М. на тему «Развитие методологии управления пассажирской транспортной системой в агломерации» является актуальной и ориентированной на решение научной проблемы, имеющей важное социально-экономическое значение: работа позволяет переосмыслить современную теорию отраслевых рынков и осуществить переход к комбинированному использованию оценочного и аналитического инструментария, основанного на новых принципах сити-логистики, операционного управления и организации отраслевых рынков, обоснованных

в работе. Проведенное исследование обеспечивает значительное продвижение в вопросе исследования форм кооперативного поведения на отраслевом рынке и встраивания нового оценочного инструментария в практику управления рыночными структурами и государственного регулирования рынка транспортных услуг.

Обоснованность и достоверность научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации, определяется корректным использованием общенаучных и специальных методов исследования, в числе которых:

- при разработке состава элементов пассажирской транспортной системы в агломерации, подхода к управлению ими – системный подход, анализ и синтез, индукция и дедукция;
- при разработке канвы бизнес-моделей совместного потребления – классификация, табличные методы представления информации;
- при разработке системы показателей оценки результативности рынка пассажирских транспортных услуг – формализация, методы сравнения, средних величин, индексирования;
- при проведении эксперимента, показывающего экономические последствия интеграции пассажирских транспортных компаний – имитационное моделирование, методы теории статистики, графические методы представления обработанной информации;
- при разработке методических положений по управлению инфраструктурными транспортными проектами – методы технико-экономического и инвестиционного анализа.

Теоретико-методологические положения и прикладные разработки, представленные в диссертации, базируются на тщательном анализе зарубежных и отечественных научных публикаций, данных аналитических исследований, эмпирических данных, полученных в ходе натурального наблюдения, поиска информации о динамике и структуре показателей транспортной деятельности в открытых источниках государственных регулирующих органов и пассажирских транспортных организаций. Это позволило диссертанту доказательно и полно сформулировать авторскую точку зрения, разработать научно обоснованные положения, выводы и рекомендации. Основные положения диссертации наглядно представлены в виде таблиц, логико-структурных схем и диаграмм, что упрощает и систематизирует представление информации. В работе осуществляется сравнение и критический анализ различных научных школ, затрагивающих предмет исследования. Автором также приведен достаточный

фактологический материал, подтверждающий основные результаты исследования, полученные в ходе апробации, произведены соответствующие расчеты, сформулированы доказательные выводы.

По теме диссертационного исследования автором опубликовано значительное число научных трудов. Всего по теме диссертации имеется 72 научные публикации. Изданы две авторские монографии общим объемом 16,65 п.л. Автор имеет 4 публикации в сборниках конференций, входящих в международные реферативные базы данных и системы цитирования Scopus и Web of Science.

В рецензируемых научных изданиях, включенных ВАК при Минобрнауки России в перечень ведущих научных журналов и изданий, рекомендованных для публикации основных результатов диссертаций на соискание ученой степени кандидата и доктора наук, автором опубликована 21 статья. Кроме того, по теме исследования имеется 45 публикаций в сборниках материалов научных конференций и прочих научных изданиях.

Выводы и предложения, содержащиеся в диссертационном исследовании Е. М. Волковой, не вступают в противоречие с результатами фундаментальных и прикладных исследований, опубликованных в отечественной и зарубежной литературе по теории и методологии организации отраслевых рынков, сити-логистике и операционному управлению, и на этом основании могут считаться полными и достоверными.

Значимость полученных автором диссертации результатов обусловлена тем, что содержащиеся в работе положения, выводы и рекомендации, предназначенные для транспортных организаций, осуществляющих деятельность по пассажирским перевозкам в городском и пригородном сообщении, органов государственного управления на уровне субъектов Российской Федерации, могут найти применение в процессе принятия оценочных, экономических и управленческих решений, выработки форм и методов государственного регулирования, стратегических документов в отношении транспортного рынка, и обеспечат рост эффективности использования ресурсов при удовлетворении спроса на перевозки пассажиров.

В результате диссертационного исследования выработаны новые методы оценки эффективности работы транспортно-пересадочных узлов, сформулированы предложения по использованию инструментов сити-логистики в управлении элементами пассажирской транспортной системы агломерации, государственного регулирования рынка пассажирских транспортных услуг.

Ряд положений диссертационной работы может быть использован в образовательном процессе высшей школы, а именно в преподавании таких дисциплин, как «Экономика транспортной организации», «Рынок транспортных услуг», «Управление качеством транспортных услуг», «Теория отраслевых рынков», «Управление транспортными системами» и других, а также в программах подготовки, переподготовки и повышения квалификации руководителей.

Научная новизна положений, выводов и рекомендаций проведенного автором диссертационного исследования состоит в том, что существующие подходы к управлению пассажирской транспортной системой в агломерации, имеющие ограниченное применение и в значительной степени утратившие актуальность, развиты и существенно дополнены новыми методологическими положениями, направленными, с одной стороны, на определение и оценку рыночной результативности в рамках научной парадигмы «Структура – поведение – результативность», а с другой стороны – на разработку методов оценки экономической эффективности формирования и функционирования бесшовных транспортных систем в целом и их отдельных элементов.

Научно обоснованное и апробированное применение показателей оценки результативности рынка (с. 203) в рамках авторской методологии управления пассажирской транспортной системой в агломерации позволяет получить непротиворечивые результаты, объективно отражающие достижение цели управления – обеспечение роста мобильности населения агломераций при повышении эффективности использования ресурсов транспортной системы.

Разработанные в диссертации методологические положения дополнены оригинальными методиками и инструментами, затрагивающими аспекты операционного управления развитием транспортной системы в агломерации (с. 206) и реализации инфраструктурных транспортных проектов (с. 237). Предложенные автором методики прошли апробацию на данных реальных проектов и официальной статистической информации.

Диссертантом развита теоретико-методологическая основа для применения прикладных инструментов сити-логистики, цифровых технологий (в частности, имитационного моделирования), апробация которых (с. 112 – 114) позволила заключить, что управление пассажирской транспортной системой агломерации с применением разработанной методологии может существенно повысить качество транспортного обслуживания и эффективность функционирования пассажирских

транспортных организаций, а также вывести на качественно новый уровень региональную транспортную политику в агломерациях.

Оценка содержания работы. Диссертация Волковой Е. М. имеет вполне логичную структуру, позволяющую последовательно решить задачи и обеспечить достижение поставленной цели исследования. Каждая глава работы, содержащая самостоятельные выводы и положения, логически связана с предшествующими и последующими главами, обеспечивающими решение сформулированных в диссертации задач. Текст работы изложен в научном стиле, включает корректно использованную научную и отраслевую терминологию, отличается простотой и логичностью. Проведённые расчёты и тщательно продуманные аргументы подкрепляют выводы и результаты, полученные исследователем, доказывают исходную авторскую гипотезу.

В первой главе диссертационной работы автор систематизирует теоретические основы организации отраслевых рынков, рассматривая эволюцию подходов и концепций, определяя перспективы их развития и обосновывая целесообразность их дополнения с учётом специфики конкретных рынков и особенностей современной цифровой реальности. В качестве теоретической основы диссертационного исследования автор выбирает парадигму SCP, а исходной гипотезой считает взаимосвязь параметров структуры рынка и поведения его участников с результативностью. Блоки парадигмы в главе 1 последовательно раскрыты автором применительно к исследуемому рынку пассажирских транспортных услуг в агломерациях. В данной главе определяются имеющиеся пробелы в методологии оценки границ рынка, его структуры и определения рыночной результативности.

По итогам систематизации теоретико-методологических положений организации отраслевых рынков в диссертации разработан концептуальный подход к оценке результативности рынка пассажирских транспортных услуг в агломерациях (с. 55–58), учитывающий его специфику и особенности современного этапа развития, в основу которого положены восемь основных принципов.

Во второй главе диссертационной работы автор разрабатывает подход к управлению пассажирской транспортной системы агломерации. В первом пункте главы с применением системного подхода определяются элементы пассажирской транспортной системы и её взаимосвязь с рынком пассажирских транспортных услуг агломерации. На с. 71–73 даётся классификация транспортных систем агломераций по признаку степени кооперации видов пассажирского транспорта. На с. 78–82 автором

обоснована необходимость актуализации методологии управления пассажирской транспортной системой агломерации в аспекте оценки её эффективности. Наибольший интерес вызывает второй пункт главы, где автор рассматривает эволюцию подходов управлению пассажирскими транспортными системами в городах и агломерациях (с. 84–90) через призму диалектики Г. Гегеля и обосновывает закономерное возвращение к единой транспортной системе на принципах рыночной экономики. Автор аргументирует положение о том, что в единой пассажирской транспортной системе будут преобладать мультимодальные поездки, имеющие наибольшую ценность для потребителей. Ценностные характеристики мультимодальной поездки выделены автором на с. 91, а на с. 93 для обозначения нового качества пассажирских транспортных систем введено понятие бесшовной транспортной системы агломерации в сегменте пассажирских перевозок. В главе 2 разработаны общие контуры методологии управления формированием и развитием бесшовной транспортной системы агломерации. В последующих главах диссертант раскрывает ключевые экономические и управленческие аспекты данной категории в неразрывной связи со структурой рынка пассажирских транспортных услуг, поведением его участников и государственным регулированием.

Результаты первых двух глав связаны с решением первой группы задач, поставленных во введении диссертации, которые относятся к теоретической области и связаны с корректировкой методологических положений организации отраслевых рынков, а также обоснованием разработки новой методологии управления пассажирской транспортной системой в агломерации.

Таким образом, в начальных главах диссертации автор, анализируя предпосылки и эволюцию подходов к управлению транспортными системами и рынками, логически обосновывает формирование новых контуров методологии управления пассажирской транспортной системой в агломерации, выраженных в целевом состоянии рынка пассажирских транспортных услуг. Это позволяет перейти к анализу показателей работы городского транспорта в агломерациях с целью выявления признаков бесшовных транспортных систем, находящихся на различных стадиях развития, и применяемых на практике инструментов управления их формированием.

В третьей главе диссертации автор, опираясь на обширную базу данных аналитических обзоров, государственных стратегических документов и официальных статистических источников, проводит анализ мирового и российского опыта управления развитием пассажирских транспортных

систем в агломерациях. Анализ методик построения рейтингов эффективности транспортных систем (с. 121–125) позволил сделать вывод о том, что в настоящий период они не учитывают уровень кооперации видов транспорта, являющийся отличительной особенностью бесшовной транспортной системы агломерации. В то же время подробный анализ позиций различных агломераций в открытых рейтингах, а также критический анализ опубликованных в научных изданиях материалов прикладных исследований позволил автору сформировать перечень универсальных решений, повышающих эффективность управления пассажирской транспортной системой в агломерации (с. 143–144). Среди этих решений особый интерес представляет положение о целесообразности преимущественного использования рельсового транспорта, в том числе железнодорожного, в пассажирской транспортной системе агломерации. Данный тезис подтверждается результатами анализа не только мирового, но и российского опыта развития пассажирских транспортных систем. Так, обоснована роль метрополитена и Московского центрального диаметра (МЦД) в повышении эффективности транспортной системы агломерации г. Москвы (с. 151–153). Более подробный анализ операционных и финансовых показателей работы пассажирской транспортной системы агломерации г. Санкт-Петербурга, проведенный с использованием значительного объема эмпирических данных (с. 164–174), позволил диссертанту сформулировать ключевые проблемы, сдерживающие формирование бесшовных транспортных систем в российских агломерациях (с. 185). Среди них особо отметим недостаточность мероприятий по развитию транспортно-пересадочных узлов и по интеграции форм совместного потребления транспортных услуг в пассажирские транспортные системы агломераций, поскольку разработанный автором на следующих этапах исследования методический и прикладной инструментарий нацелен на решение упомянутых проблем. В целом глава 3 носит аналитический характер и нацелена на решение третьей и четвертой задач, сформулированных во введении к диссертации.

Результатами четвертой главы, занимающей центральное место в диссертационном исследовании, являются разработка организационно-экономического механизма функционирования бесшовной транспортной системы в рыночных условиях, а также алгоритма интеграции форм совместной мобильности в пассажирскую транспортную систему агломерации. Таким образом, данная глава обеспечивает решение пятой, шестой и седьмой задач, поставленных во введении к диссертации. Ключевой результат данной главы – обоснование механизма интеграции транспортных

компаний в агломерации. Приводя аргументы из теории и практики, автор на с. 187–197 обосновывает выбор стратегического альянса как целесообразного для исследуемого рынка вида квазиинтеграции участников. Формирование такого альянса позволит на ряде городских и пригородных маршрутов отказаться от конкуренции в пользу кооперации и развития мультимодальных перевозок посредством заключения контрактов между самостоятельными участниками рынка, что обеспечит не только рост эффективности использования ресурсов, но и повышение качества мультимодальных перевозок.

Продолжая во втором пункте главы логику исследования, диссертант предлагает систему показателей, позволяющих оценить эффективность квазиинтегрированной структуры (с. 202–205) посредством практической реализации подхода к определению результативности, разработанного автором в первых двух главах. Результаты представлены в виде таблицы (с. 203, табл. 4.2), сочетающей четыре направления оценки и три уровня: для государства, транспортных организаций и потребителей (пассажиры), что позволяет дать компактное представление о результатах комплексной оценки состояния исследуемого рынка.

Поскольку в главе 3 при проведении анализа особое внимание в диссертации уделялось сегменту совместного потребления, логичным завершением главы 4 представляется разработка методических рекомендаций и практических инструментов управления данным сегментом в пассажирской транспортной системе агломерации, представленных на с. 209–221. Здесь выделяются характерные особенности российской бизнес-модели совместного потребления, что позволяет далее разработать алгоритм интеграции каршеринга в бесшовные транспортные системы агломераций, который учитывает выявленную специфику упомянутой бизнес-модели (с. 221–222) и состояние структуры рынка в выбранном сегменте.

В завершающей исследовании пятой главе диссертации автор предлагает прикладной инструментарий управления развитием бесшовной транспортной системы и приводит результаты апробации предложенных здесь и ранее методов, моделей и инструментов. В главе решаются задачи последней группы, сформулированные во введении к диссертации. Одним из ключевых элементов главы являются рекомендации и методики, касающиеся управления транспортной инфраструктурой бесшовных систем. Так, на с. 230–232 уточняется классификация транспортно-пересадочных узлов, играющих ведущую роль в эффективном развитии пассажирских транспортных систем агломераций, далее на с. 248–256 предлагаются апробированные рекомендации по управлению проектами их строительства,

а на с. 263–269 приводятся результаты разработки методики оценки их функционирования. Это позволяет управлять процессами создания и функционирования транспортно-пересадочных узлов на всех стадиях жизненного цикла, своевременно выявлять потенциальные «узкие места» и проводить корректирующие мероприятия.

Последний пункт главы имеет прикладной характер и представляет результаты апробации разработанных в главе 4 показателей результативности функционирования рынка пассажирских транспортных услуг в агломерациях. Итоговая матрица показателей (с. 277), полученная на основе проведённых расчётов с использованием значительного объёма данных, позволяет автору сформулировать рекомендации по повышению рыночной результативности и оценить потенциальные резервы её роста.

Таким образом, пятая глава имеет наибольшее значение с точки зрения практического применения представленных в диссертации выводов и результатов исследования.

Таким образом, в диссертационном исследовании Волковой Е. М. получены следующие результаты, обладающие научной новизной:

1. Авторская интерпретация теории отраслевых рынков в условиях изменения схем расселения, развития рынков транспортных услуг и цифровой трансформации транспортной отрасли (с. 29–31, 41–43, 47–51, 55–58);
2. Методология управления пассажирской транспортной системой в агломерации с учётом цели обеспечения роста мобильности населения при повышении эффективности используемых ресурсов (с. 65–67, 77–82, 91, 93–96);
3. Инструменты оценки комплексных эффектов имплементации цифровых технологий в интегрированном планировании мультимодальных поездок в агломерации (с. 111–115);
4. Организационно-экономический механизм квазиинтеграции участников рынка пассажирских транспортных услуг в агломерациях (с. 196–198);
5. Методика оценки результативности функционирования рынков пассажирских транспортных услуг в агломерациях (с. 199–203);
6. Классификация форм совместного потребления в российских агломерациях (с. 209).
7. Методические рекомендации по управлению сегментом краткосрочной аренды автомобилей в целях формирования бесшовных транспортных систем (с. 219);
8. Методика оценки общественной эффективности проектов строительства транспортно-пересадочных узлов (с. 247–250);
9. Методика оценки функционирования транспортно-пересадочных узлов на принципах операционного управления (с. 263–267);

10. Расчётные модели для оценки резервов роста рыночной результативности при построении бесшовной транспортной системы агломерации в сегменте пассажирских перевозок (стр. 281–284).

Конкретные рекомендации по использованию результатов и выводов, приведенных в диссертации.

Следует отметить, что предложения автора представляют интерес для регуляторов транспортной отрасли на уровне субъектов Российской Федерации, пассажирских транспортных организаций и частных инвесторов, принимающих участие в разработке и реализации инфраструктурных проектов, а также для образовательных организаций.

Предложенный в диссертации организационно-экономический механизм квазиинтеграции участников рынка пассажирских транспортных услуг в агломерациях может использоваться пассажирскими транспортными организациями, предлагающими комплексные транспортные услуги на договорных началах.

Методика оценки результативности функционирования рынков пассажирских транспортных услуг в агломерациях, методические рекомендации по управлению сегментом краткосрочной аренды автомобилей могут использоваться в практике государственного регулирования транспортных рынков и выработки транспортной политики, стимулирующей интеграцию участников.

Методика оценки общественной эффективности проектов строительства транспортно-пересадочных узлов может использоваться в практике реализации подобных проектов на базе государственно-частного партнерства для обоснования структуры источников их финансирования.

Методологические положения по управлению пассажирской транспортной системой агломерации могут найти применение в образовательном процессе при актуализации методических материалов учебных дисциплин по программам высшего образования.

Замечания, дискуссионные положения и рекомендации по диссертационной работе.

1. Автором разработаны программа и методика проведения эксперимента с применением средств имитационного моделирования (с. 109–115), однако при этом никак не обоснован выбор метода моделирования (дискретно-событийное, агентное и др.) и программной среды для построения моделей отдельных элементов пассажирской транспортной системы в агломерации.

2. Как справедливо указывает в своей работе автор диссертации, существует взаимосвязь между уровнем развития пассажирской

транспортной системы, формами и методами государственного регулирования и состоянием рынка пассажирских транспортных услуг. На рис. 2.2 (с. 66) проиллюстрирована данная взаимосвязь. Но, по нашему мнению, является недостаточно обоснованной интерпретация области 4 на рис. 2.2 как степени рыночной результативности. Далее автор не поясняет, каким образом результативность, которая определяется рыночными отношениями и структурой рынка, пересекается с областями «пассажирская транспортная система» и «государственное регулирование».

3. Разработанная автором методика оценки результативности функционирования рынков пассажирских транспортных услуг в агломерациях (с. 199–203) вызывает вопросы в части показателя справедливости для населения. Автором недостаточно раскрыта категория справедливости для населения, поэтому остаётся неясной логика приведённой для её оценки расчётной модели в итоговой матрице показателей результативности.

4. В диссертации разработана методика оценки общественной эффективности проектов строительства транспортно-пересадочных узлов (с. 247–250), которая может найти практическое применение в управлении подобными проектами. Нам представляется, что её целесообразно дополнить расчётными моделями для оценки коммерческой эффективности, которые могут быть использованы инвесторами при обосновании доли частных инвестиций в проектах строительства пассажирской транспортной инфраструктуры. При этом под «оценкой общественного эффекта» понимается увеличение скорости агломерационного перемещения (с.249), что на наш взгляд существенно урезает значимость данного термина, поскольку в экономической теории под этим термином используют более широкий круг показателей.

5. Несмотря на то, что результаты диссертационной работы обладают практической значимостью и внедрены в деятельность регулирующих органов и транспортных компаний, в тексте работы не конкретизированы области внедрения основных результатов исследования при корректировке государственных программ развития пассажирского транспорта и транспортных стратегий субъектов РФ.

Приведённые выше замечания и дискуссионные положения не снижают итоговой положительной оценки рассматриваемой диссертации, научной новизны, теоретической глубины, практической значимости, достоверности и качества результатов проведённого автором исследования.

Соответствие диссертационной работы Положению о присуждении ученых степеней.

Диссертационная работа Волковой Елены Михайловны «Развитие методологии управления пассажирской транспортной системой в агломерации» выполнена на актуальную тему. Представленные в диссертации научные положения, выводы и рекомендации в достаточной мере достоверны и обоснованы.

Оформление диссертации и автореферата соответствуют требованиям государственных стандартов. Автореферат адекватно отражает основные положения диссертации. Научные публикации автора в полной мере отражают полученные автором в ходе исследования результаты, представленные в диссертации.

Тема, содержание и результаты диссертации соответствуют пунктам:

5.3. – Проблемы развития рынков транспортных услуг (по видам транспорта);

5.4. – Вопросы регулирования транспортной отрасли (по видам транспорта) на национальном и международном уровне;

5.5. – Транспортно-логистическая инфраструктура, современные тенденции ее развития и теоретико-методологические основы ее анализа
паспорта научной специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика).

Полученные автором результаты позволяют решить научную задачу обеспечения роста мобильности населения агломераций при повышении эффективности использования ресурсов транспортной отрасли, имеющую важное социально-экономическое значение, вносят существенный вклад в теорию и практику управления транспортными организациями, государственного регулирования рынка пассажирских транспортных услуг.

Диссертационная работа представляет собой логически завершенную научно-квалификационную работу, соответствующую требованиям «Положения о присуждении ученых степеней», утвержденного постановлением Правительства РФ от 24.09.2013 г. № 842 (в действующей редакции от 13.03.2023 г.), предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени доктора наук с учетом требований пунктов 9-14 настоящего Положения. Автор работы Волкова Елена Михайловна заслуживает присуждения ученой степени доктора экономических наук по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика).

Отзыв подготовлен Дементьевым Алексеем Петровичем, заслуженным работником высшей школы, доктором экономических наук, профессором, профессором кафедры «Экономика транспорта» ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет путей сообщения».

