

В диссертационный совет 99.0.125.02,
созданный на базе ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет
путей сообщения Императора Александра I»
и АНО ВО «Международный банковский институт имени Анатолия Собчака»

ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА

доктора экономических наук, профессора Королевой Елены Арсентьевны
на диссертацию Волковой Елены Михайловны
на тему «Развитие методологии управления пассажирской транспортной
системой в агломерации»,
представленную на соискание ученой степени доктора экономических наук
по специальности 5.2.3 – «Региональная и отраслевая экономика (транспорт и
логистика)»

1. Актуальность темы диссертационного исследования

Рост численности населения городских агломераций является закономерным процессом, поскольку концентрация различных ресурсов на ограниченной территории, интенсивный обмен информацией и опытом создают значительный синергетический эффект в различных отраслях экономики. Агломерации становятся преимущественной формой расселения, создающей условия для устойчивого экономического роста и ускоренного внедрения инновационных решений и разработок. Вместе с тем проявления агломерационного эффекта зачастую сдерживаются целым рядом факторов и проблем, связанных с недостаточно эффективным развитием инфраструктуры, в том числе транспортной. На ограниченной территории, аккумулирующей функции производства, образования и культуры, здравоохранения и рекреации, проживания и досуга, возможности развития транспортной инфраструктуры весьма ограничены. В связи с этим критически важным становится выбор способа транспортировки пассажиров, видов транспорта и форм их кооперации. Так, смещение структуры перевозок пассажиров в сторону увеличения доли личного автотранспорта создаёт дополнительные проблемы и приводит к значительным потерям времени в пути в результате появления заторов на

автодорогах. Напротив, приоритет общественного транспорта, в особенности рельсового, значительно сокращает потери времени в поездках с трудовыми целями.

Продолжающийся рост численности населения городских агломераций приводит к росту мобильности населения и спроса на пассажирские перевозки. Одновременно растёт стоимость времени, и всё большей проблемой становятся потери производительного времени в поездках с трудовыми целями, а также транспортная усталость, снижающая производительность труда. Все перечисленные факторы повышают значимость управления пассажирской транспортной системой агломерации с целью наиболее эффективного использования ограниченных ресурсов транспортной инфраструктуры при полном удовлетворении спроса на перевозки и обеспечении требуемого уровня качества транспортных услуг. Этой цели можно достичь на основе кооперации, согласованности в развитии видов пассажирского транспорта, создания методологической основы для сотрудничества транспортных компаний с целью выбора целесообразных схем освоения пассажиропотоков на основных маршрутах.

С учётом изложенного выше тема диссертационного исследования Е. М. Волковой представляется весьма актуальной, поскольку автор ставит целью разработку методологии управления пассажирской транспортной системой в агломерации, учитывающей:

- тенденции пространственного расселения и современный этап развития агломераций;
- особенности рынка пассажирских перевозок;
- современные организационные и технологические возможности управления пассажирским транспортом, реализуемые в мировой практике;
- специфику государственного регулирования транспортной отрасли в Российской Федерации.

Разработка новой методологии управления городским пассажирским транспортом с учётом этих особенностей позволит сформировать основу для повышения эффективности использования ресурсов транспортной отрасли на территории агломераций и создать условия для повышения качества жизни городского населения, а также для устойчивого, стабильного роста национальной экономики.

2. Обоснованность научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации результатов

Цель диссертационного исследования Волковой Е. М. заключается в разработке методологии управления пассажирской транспортной системой агломерации, включающей формы и методы государственного регулирования рынка, на базе кооперации пассажирских транспортных компаний. Данная цель конкретизируется далее в формулировке десяти задач, поставленных для её достижения.

Структура диссертационной работы выстроена логично и обеспечивает последовательное решение сформулированных задач исследования, решение которых позволило достичь его цели. Диссертация включает введение, пять глав, заключение, библиографический список и три приложения. Решение задач исследования автор осуществляет, используя как общие, так и специфические методы научного познания. Среди последних отметим методы статистического наблюдения, сводки и группировки, анализа динамических рядов, расчёта относительных величин структуры, метод средних величин, методы расчёта показателей вариации, методы имитационного моделирования, табличного и графического представления информации. Полученные в диссертации научные результаты и выводы отвечают поставленным задачам исследования.

Авторский стиль изложения отличается простотой и доступностью, корректным использованием дефиниций, грамотным и логичным обоснованием выводов и положений, выносимых на защиту.

Теоретико-методологической основой проведённого автором исследования является основополагающая парадигма организации отраслевых рынков («Структура – поведение – результативность»), методологические положения теории операционного управления, отдельные научные положения теории логистики. Особую роль в решении поставленных задач автор отводит теории отраслевых рынков, систематизируя и дополняя её основные положения (с. 40-50), что позволяет учесть новые требования к пассажирской транспортной системе агломерации, вызванные изменением тенденций пространственного расселения и необходимостью рационального распределения пассажиропотоков с учетом технико-экономических особенностей различных видов пассажирского транспорта.

В процессе дальнейших исследований методологии организации отраслевых рынков автор обосновывает целесообразность развития подхода к оценке результативности рынка пассажирских транспортных услуг в агломерациях с учётом сформированных им базовых принципов (с. 53–55) и сформулированных ранее требований к пассажирским транспортным услугам. На базе данных исследований соискатель формулирует авторскую концепцию управления пассажирской транспортной системой в агломерации по схеме: объективные тенденции в развитии производительных сил - перечень требований к транспортным услугам - направления оценки результативности рынка пассажирских транспортных услуг (с. 58).

Далее автор обращается к эволюции концепций управления городским пассажирским транспортом (с. 84–90), отмечая объективную необходимость возвращения к кооперации видов транспорта на новой, рыночной основе. Для обозначения возврата к этой тенденции вводится понятие бесшовной транспортной системы, основанной на принципе синхромодализма (с. 92–93) и означающей замену межвидовой конкуренции взаимовыгодным сотрудничеством на мультимодальных маршрутах пассажирских перевозок. На с. 94–95 систематизированы заинтересованные стороны в отношении

бесшовной транспортной системы и их интересы, которые следует учитывать при реализации совместных мероприятий и проектов. Предлагается оценивать эффективность бесшовной транспортной системы с применением разработанной автором методологии определения рыночной результативности (с. 98), а для построения мультимодальной маршрутной сети использовать инструменты сити-логистики (с. 100) и цифровых технологий (с. 105).

Анализируя проявления сущности бесшовной транспортной системы в мировой практике, автор обращает внимание на отсутствие в методиках оценивания эффективности транспортных систем агломераций показателей, измеряющих кооперацию видов транспорта и развитие мультимодальных перевозок (с. 122–125). Вместе с тем пассажирская транспортная система г. Москвы, отвечая общепринятым критериям эффективности, имеет признаки бесшовной – её каркас образован рельсовым транспортом, а другие виды транспорта являются дополняющими. Автор показывает, что ввод в эксплуатацию МЦД обеспечил повышение качества пассажирских транспортных услуг в Московской агломерации (с. 153).

Автором диссертации обосновано, что, в отличие от Москвы, транспортные системы других российских агломераций в настоящее время демонстрируют невысокую эффективность, несмотря на появление новых технологий и бизнес-моделей. Данный факт связан с низкой эффективностью государственного регулирования, разобщенностью видов транспорта, недостаточным развитием транспортно-пересадочных узлов и фрагментарностью в проявлении кооперации на рынке пассажирских транспортных услуг, что проиллюстрировано на примере агломерации Санкт-Петербурга (с. 161–174).

Для решения выделенных проблем и формирования бесшовных транспортных систем в российских агломерациях автором обоснован выбор механизма взаимодействия транспортных организаций, осуществляющих пассажирские перевозки (с. 196). Оценку эффективности взаимодействия

предложено проводить по направлениям, представленным на с. 199, конкретизированным далее в системе показателей результативности функционирования рынка пассажирских транспортных услуг (с. 203). Особое внимание уделено проблеме встраивания каршеринга в предложенный автором механизм взаимодействия видов транспорта (с. 221), а также совершенствованию методов оценки экономической эффективности вложений в строительство ТПУ (с. 248–250) и их операционной эффективности (с. 263–267).

Итогом диссертационного исследования являются разработанные автором методологические положения и практические рекомендации по формированию бесшовных транспортных систем в российских агломерациях (с. 279–284), которые позволят создать основу для повышения эффективности использования ресурсов при удовлетворении спроса на пассажирские перевозки в условиях ограниченных возможностей развития транспортной инфраструктуры и целесообразности межвидовой кооперации.

Таким образом, достаточно разработанный понятийно-категориальный аппарат диссертации, использование результатов фундаментальных и прикладных исследований ведущих научных школ в области анализа отраслевых рынков, сити-логистики, экономики и управления транспортным комплексом, применение многообразных инструментов количественного и качественного анализа позволяют сделать вывод об обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, представленных в работе.

3. Достоверность и новизна полученных в диссертации выводов и предложений

Анализ библиографического списка диссертации показал, что он содержит значительное число источников, представляющих собой фундаментальные научные труды, посвящённые организации отраслевых рынков, исследованию вопросов экономики городского пассажирского транспорта, раскрытию различных аспектов управления транспортными

системами и рынками, в том числе логистического аспекта.

Диссертационное исследование содержит ряд выводов и результатов, которые обладают всеми признаками научной новизны. В качестве наиболее существенных среди них можно выделить следующие.

1. Развита теоретическая представления о содержании и направлениях оценивания рыночной результативности (с. 40–55), дополняющие классическую парадигму организации отраслевых рынков в условиях смены технологических укладов и трансформации пассажирских транспортных систем.

2. Модифицирован методологический подход к управлению пассажирской транспортной системы в агломерации (с. 90–99), в рамках которого обоснована необходимость межвидовой кооперации, разработана логико-структурная схема управления пассажирской транспортной системой, сформирован и систематизирован перечень применяемых в управлении цифровых технологий и инструментов сити-логистики.

3. Предложены универсальные решения в области государственного регулирования рынка пассажирских транспортных услуг в агломерациях и операционного управления пассажирским транспортом (с. 129–135), способствующие формированию и развитию бесшовных транспортных систем, росту рыночной результативности и качества транспортного обслуживания.

4. Логически обоснован выбор механизма взаимодействия транспортных организаций, осуществляющих пассажирские перевозки (с. 196), обеспечивающий повышение эффективности совместного использования ресурсов пассажирского транспортного комплекса на основе развития сети мультимодальных маршрутов.

5. Предложена и апробирована методика оценки результативности функционирования рынка пассажирских перевозок в агломерациях (с. 199–203), учитывающая степень кооперации видов транспорта и интересы выделенных

автором заинтересованных сторон в развитии бесшовной транспортной системы.

6. Проведена сегментация рынка услуг совместной мобильности с учётом дифференциации потребностей и конкурентных преимуществ различных форм совместного потребления транспортных услуг в агломерациях (с. 218) и на этой основе сформирован механизм интеграции каршеринга в бесшовные транспортные системы (с. 220–222).

7. Разработаны и апробированы расчетные модели для оценки эффектов от роста скорости агломерационного перемещения, от разгрузки улично-дорожной сети, влияющие на результаты оценки экономической эффективности инвестиций в развитие транспортно-пересадочных узлов (с. 247–256).

8. Обосновано, что существенным фактором, обеспечивающим окупаемость проектов строительства ТПУ, является отсутствие «узких мест» на их территории (с. 257).

9. Предложена и апробирована методика обнаружения «узких мест» на территории транспортно-пересадочных узлов (с. 263–268), позволяющая повысить эффективность их работы в агломерациях и ускорить окупаемость соответствующих инвестиционных проектов.

10. Сформированы практические рекомендации в отношении государственного регулирования пассажирских транспортных услуг в агломерациях (с. 279–284) и предложена схема оценки резервов роста рыночной результативности с их применением.

4. Значимость для науки и практики основных выводов и результатов диссертации

Теоретическое значение основных положений диссертационного исследования Е. М. Волковой заключается в развитии теоретико-методологической базы управления пассажирским транспортом агломерации в системе рыночных отношений, учитывающей происходящие организационно-

технические изменения во внешней среде и нацеленной на повышение эффективности использования ресурсов транспортной отрасли, создание условия для экономического роста агломераций.

Практическое значение проведённого автором исследования состоит в доведении разработанных теоретических и методологических выводов и положений до конкретных практических рекомендаций, которые могут быть использованы в практике государственного регулирования рынков пассажирских транспортных услуг в российских агломерациях. Применение методик, механизмов и рекомендаций, разработанных в результате проведения диссертационного исследования, может обеспечить создание условий для роста мобильности населения, сокращения времени в поездках с трудовыми целями, ликвидацию негативных последствий транспортной усталости и на этой основе – повышению качества жизни населения агломераций.

Результаты исследования нашли применение в учебном процессе ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» в образовательных программах подготовки бакалавров и магистров, а также в Комитете по транспорту г. Санкт-Петербурга. Результаты диссертационного исследования прошли широкую апробацию, были доложены, обсуждены и одобрены на национальных, всероссийских и международных научно-практических конференциях. Они нашли отражение в значительном числе научных публикаций.

5. Дискуссионные вопросы и замечания

При общей положительной оценке диссертационного исследования Волковой Е. М. следует отметить, что некоторые из выводов и результатов диссертации имеют дискуссионный характер:

1. На с. 55–56 представлен разработанный автором перечень принципов оценки результативности рынка. Он включает восемь основных принципов, среди которых принципы непрерывности и регулярности. По нашему мнению,

эти два принципа следовало бы объединить, поскольку они довольно схожи по своему содержанию.

2. Анализируя состав и многообразие элементов пассажирской транспортной системы в агломерации, взаимосвязи между ними, автор на с. 67–71 перечисляет такие виды транспорта, как монорельсовый городской транспорт, магнитолевитационный транспорт, вакуумно-левитационные поезда, легкорельсовый трамвай, канатная дорога, фуникулер. При этом далее по тексту диссертации данные виды транспорта не упоминаются при составлении логистических схем пассажирских перевозок, вариантов кооперации.

3. На с. 88 в таблице 2.2 приведено описание парадоксов Доунса – Томсона и Браеса применительно к транспортным системам агломераций. Иллюстрация этих парадоксов в главе 3 на примере Санкт-Петербурга могла бы усилить аналитическую часть диссертационного исследования.

4. Перечень выгодоприобретателей и ключевых эффектов развития бесшовных транспортных систем агломераций, представленный на рис. 2.7 диссертации, включает шесть групп заинтересованных сторон. При этом оценку результативности рынка транспортных услуг предлагается проводить только на трёх уровнях. При этом остаётся неясным, как учитываются интересы остальных выгодоприобретателей в методике оценки результативности, предложенной автором.

5. Проводя анализ технологий и методов управления городскими транспортными системами агломераций в мире, автор выделяет универсальные решения в области государственного регулирования рынка пассажирских транспортных услуг в агломерациях и операционного управления пассажирским транспортом (с. 129–135). Однако при этом остаются неисследованными возможности применения выделенных решений (методов управления) в российской практике.

6. Вызывает некоторые сомнения отсутствие в предложенной автором методике оценки результативности функционирования рынка пассажирских

перевозок в агломерациях (с. 199–203) показателя справедливости на уровне государства.

Отмеченные выше замечания и спорные вопросы не имеют принципиального характера и не оказывают влияние на общую положительную оценку диссертационного исследования.

**6. Заключение о соответствии диссертации критериям,
установленным Положением о присуждении учёных степеней**

Диссертационное исследование Е. М. Волковой является самостоятельной, завершённой научно-квалификационной работой, в которой изложены и обоснованы новые с научной и практической точки зрения решения проблем управления пассажирской транспортной системой в городской агломерации в условиях рынка и появления новых форм потребления транспортных услуг, инновационных технологий их оказания и сопровождения. Основные положения, результаты и выводы диссертации создают основу устойчивого экономического роста российских агломераций, обеспечивая решение научной проблемы повышения эффективности использования ресурсов транспортной отрасли, имеющую важное социально-экономическое значение, а их внедрение внесет весомый вклад в экономическое развитие отечественных городов и регионов.

По теме диссертации опубликовано 72 научные работы, из которых 21 статья в изданиях, рекомендованных ВАК РФ, 4 статьи в изданиях, индексируемых в международных базах цитирований Scopus и Web of Science. Автореферат диссертации и публикации, указанные в нём, отражают основные положения, выводы и результаты проведённого исследования.

Диссертация по содержанию отвечает следующим пунктам паспорта научной специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика):

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


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

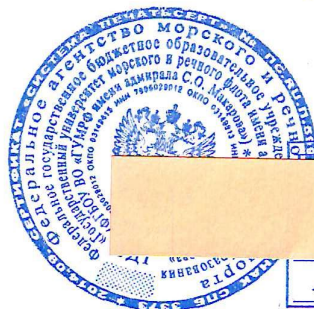
п. 5.5. – Транспортно-логистическая инфраструктура, современные тенденции ее развития и теоретико-методологические основы ее анализа.

Диссертационная работа на тему «Развитие методологии управления пассажирской транспортной системой в агломерации» полностью соответствует требованиям п. 9 Положения о присуждении ученых степеней, а её автор, Волкова Елена Михайловна, заслуживает присуждения искомой учёной степени доктора экономических наук по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика).

Официальный оппонент,
Заведующий кафедрой транспортной логистики ИВТ
ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова»,
доктор экономических наук (научная специальность
08.00.05 – Экономика и управление народным
хозяйством), профессор
Королева Елена Арсентьевна

«19» октября 2023 г.


подпись _____ ф.и.о. Королева Е.А.



Королева Е.А. удостоверяю
директор общего отдела
С.А. Дмитриева
19 10 2023

Контактные данные:
198035, г. Санкт-Петербург, ул. Двинская, 5/7
тел./факс: (812)748-96-71, м. т. 878
e-mail: korolevaea@gumrf.ru