

**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
Шульженко Татьяны Геннадьевны 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

Появление и стремительное развитие относительно нового направления исследований – сити-логистики – вызывает большой интерес у исследователей и специалистов в области урбанистики, экономики и транспорта. Методы и инструменты сити-логистики обеспечивают научно обоснованное принятие управленческих решений в области городского пассажирского транспорта, открывают новые возможности управления пассажиропотоками и транспортным поведением, что становится особенно актуальным для агломераций.

Вместе с тем возможности применения инструментария сити-логистики на практике сдерживаются неэффективным использованием ресурсов пассажирского транспортного комплекса, приводящим в ряде случаев к неоправданному дублированию маршрутов, а также недостаточными темпами развития транспортной инфраструктуры, обеспечивающей сокращение времени на пересадки, в целом ряде российских агломераций. Следствиями этих проблем является увеличение времени в поездках с трудовыми целями, рост себестоимости пассажирских перевозок, рост размеров государственного субсидирования транспортных организаций при сокращении объемов работы общественного транспорта и падении уровня качества пассажирских транспортных услуг. Мобильность городского населения, являющаяся необходимым условием роста национальной экономики, не обеспечивается на должном уровне вследствие перечисленных выше проблем и их следствий.

Данный вывод подтверждается результатами прикладных аналитических исследований и результатами рейтингов городских транспортных систем, в которых из российских агломераций высокие позиции занимает только Москва. Экономический рост других агломераций, являющихся «точками роста» национальной экономики, сдерживается неэффективным развитием транспортных систем.

Возникает своего рода противоречие: возможности новых технологий, новых форм мобильности и инструментов управления пассажирскими потоками в агломерациях не используются в полной мере по причине низкой эффективности управления транспортными системами, отсутствия системного подхода к внедрению инноваций и недостаточно разработанных методов их экономической оценки. Преодолеть названное противоречие возможно в том числе путём разработки методологии управления пассажирской транспортной системой в агломерации, учитывающей происходящие динамические изменения в области технологии оказания транспортных услуг и имеющиеся на рынке транспортных услуг проблемы.

На решение этой сложной, многокомпонентной задачи нацелено диссертационное исследование Волковой Е. М., в рамках которого синтезируются методологические подходы теории отраслевых рынков и прикладной инструментальной сити-логистики и операционного управления. Резюмируя приведённые выше аргументы, тему диссертационной работы Волковой Е. М. «Развитие методологии управления пассажирской транспортной системой в агломерации» можно считать весьма актуальной.

2. Степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертационном исследовании

Обоснованность научных положений, выводов и рекомендаций, представленных в диссертационной работе, определяется тем, что на современном этапе развития рынка транспортных услуг агломераций, в условиях увеличения мобильности населения в мультимодальных поездках, особую важность приобретает разработка целесообразных методов и инструментов интегрированного планирования и развития транспортных организаций, а также экономическое описание процессов интеграции, позволяющее обеспечить чёткую и однозначную идентификацию выгод всех заинтересованных сторон, прежде всего пассажиров. Кроме того, в этой связи необходима разработка методов экономической оценки общественных эффектов в проектах развития транспортной инфраструктуры, используемой в мультимодальных поездках. Дополнительным преимуществом авторской

методологии управления пассажирской транспортной системой в агломерации является многоуровневый подход к оценке состояния рынка транспортных услуг, позволяющий учесть интересы государства, транспортных компаний и потребителей транспортных услуг.

Кроме того, обоснованность научных положений, выводов и рекомендаций, представленных в диссертации, подтверждается тем, что в процессе исследования автором использована основная парадигма Гарвардской школы организации отраслевых рынков, описывающая многократно подтверждённые на практике закономерности, а также математико-статистические методы, метод имитационного моделирования, методы экономического анализа и визуального представления информации.

Для решения задач, сформулированных в диссертации, были использованы фундаментальные научные труды российских и зарубежных учёных в области экономики транспорта, организации отраслевых рынков, управления операциями, а также результаты новейших прикладных исследований в области сити-логистики и экономики совместного потребления.

Текст диссертационной работы грамотно структурирован; соблюдена логика изложения в соответствии с поставленной целью и задачами исследования. Текст написан в соответствии с правилами научного стиля речи; в диссертации автор грамотно и уместно использует как научную, так и профессиональную терминологию.

Первая глава диссертации содержит анализ теоретических положений и методологических подходов направления экономических исследований, получившего название Industrial Organization. Рассматривая эволюцию данной области исследований, автор акцентирует внимание на научной парадигме «Структура – поведение – результат» (стр. 17), в логике которой выстроена диссертационная работа. Отдельного внимания заслуживает периодизация развития теории отраслевых рынков, её отдельных научных областей в России (стр. 19 – 21) и закономерно возросший интерес к обоснованию форм и методов государственного регулирования рыночных структур в начале XXI века. Уже на стр. 22 автор очерчивает пробелы в исходной парадигме организации отраслевых рынков, отмечая недостаточную разработанность её третьего блока – рыночной результативности – и обосновывая необходимость наполнения данного блока подходами к оценке результативности, сформированными с учётом типологии и специфики конкретных товарных рынков. Переходя к исследованию рынка пассажирских перевозок в агломерациях, автор выделяет его особенности в аспекте продуктовых и географических границ, структуры и форм конкуренции (стр. 43 – 51), обуславливающие целесообразность кооперации его участников с учётом современных тенденций расселения и требования к росту мобильности населения. На этой основе в диссертации

сформулированы контуры методологического подхода к определению результативности рынка пассажирских перевозок в агломерациях (стр. 55).

Вторая глава диссертации нацелена на формирование методологии управления пассажирской транспортной системой в агломерации с учётом обозначенных в первой главе принципов и подходов. Анализируя состав элементов пассажирской транспортной системы в агломерации и их взаимосвязь (стр. 63 – 67), автор определяет пересечение функций внутрифирменного управления, межфирменной кооперации и государственного регулирования, которые в совокупности определяют рыночную результативность. Интересным с научной точки зрения результатом второй главы является авторская периодизация подходов к управлению городским пассажирским транспортом, представленная на стр. 84 – 91, обуславливающая ренессанс единой транспортной системы в условиях рынка. На стр. 91 сформулированы факторы потребительской ценности мультимодальной поездки, что является результатом, имеющим практическую ценность для транспортных организаций, участвующих в её оказании. На рис. 2.8 приведена логико-структурная схема управления пассажирской транспортной системой агломерации (стр. 99), дающая наглядное и компактное представление о разработанных автором в главе 2 методологических положениях. Последний пункт второй главы представляет собой результат исследования автором возможностей использования информационно-коммуникационных технологий и цифровых инструментов управления пассажирскими и транспортными потоками в агломерации. Разработана методика проведения эксперимента, позволяющего оценить экономию времени пассажиров в условиях согласованного взаимодействия транспортных компаний в агломерации (стр. 108 – 111).

Третья глава диссертации представляет собой результат аналитической части диссертационного исследования, нацеленной, с одной стороны, на выявление используемых в практике управления и государственного регулирования методов построения единой транспортной системы, с другой – на проблемы её построения в российских условиях. Анализируя мировые рейтинги агломераций по эффективности и качеству транспортного обслуживания, автор на стр. 128 приходит к важному выводу о том, что высокая позиция в рейтинге не всегда связана с общим уровнем экономического развития агломерации, а представляет собой результат целенаправленных усилий в области государственного регулирования рынка транспортных услуг и применения различных форм стимулирования использования общественного транспорта. Такие формы и методы управления систематизированы автором на стр. 129-131, при этом особое внимание уделено развитию совместной мобильности как формы экономики совместного

потребления. Нельзя не согласиться с выводом о том, что в агломерациях управление совместной мобильностью критически необходимо, поскольку последняя может способствовать как повышению, так и снижению качества транспортного обслуживания населения (стр. 134). Анализируя опыт управления транспортными системами российских агломераций, автор формулирует положение о том, что формирование эффективной транспортной системы базируется на развитии рельсового транспорта и интегрирующей инфраструктуры – транспортно-пересадочных узлов (стр. 151-153). Основным результатом третьей главы – актуализированные проблемы развития пассажирских транспортных систем агломераций, препятствующие их переходу к новому качеству транспортных услуг и росту мобильности населения (стр. 185).

Четвертая глава диссертации занимает центральное место в исследовании автора, поскольку раскрывает его ключевые результаты: разработанные варианты объединения транспортных компаний в агломерации (стр. 188-198), методику оценки эффективности кооперации участников рынка (стр. 199) и методику управления совместной мобильностью, включающую классификацию её форм (стр. 209) и характеристику ведения бизнеса (стр. 211 – 212), а также прикладной инструмент управления сегментом совместного пользования автомобилями (стр. 221-222). Полученные результаты являются логическим продолжением сформулированных ранее методологических положений по управлению пассажирской транспортной системой агломерации и выявленных в отечественной практике проблем развития городского пассажирского транспорта.

Пятая глава диссертации завершает проведённое автором исследование и содержит результаты апробации предложенных методов и инструментов, а также практические рекомендации по развитию пассажирских транспортных систем в российских агломерациях. Поскольку в главе 3 автор обосновывает важную роль транспортно-пересадочных узлов в построении единой транспортной системы агломерации, в пятой главе диссертации предлагаются методические положения по оценке экономических эффектов в проектах строительства ТПУ (стр. 248-250) и оценке эффективности управления их работой (стр. 263-267), апробированные на примере проекта ТПУ «Волковская». Завершает главу апробация предложенной ранее методики оценки эффективности кооперации участников рынка на примере Санкт-Петербурга (стр. 270-280) и разработанные по её итогам рекомендации по управлению пассажирской транспортной системой (стр. 279-281).

Таким образом, автор последовательно достигает поставленной цели исследования. Использованная им информационная и эмпирическая база

позволила сформулировать обоснованные и достоверные положения, выводы и рекомендации, представленные в тексте диссертационной работы.

Помимо этого обоснованность и достоверность полученных в диссертации результатов подтверждается их апробацией на российских и зарубежных научно-практических конференциях, а также значительным числом научных публикаций, в числе которых авторские монографии, статьи в журналах, рекомендованных ВАК при Минобрнауки России, статьи по итогам конференций, входящие в базы данных WoS и Scopus.

3. Достоверность и новизна положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертационном исследовании

Анализ основных положений диссертации, выносимых на защиту, сформулированных выводов и рекомендаций позволил заключить, что они получены автором самостоятельно и содержат в себе элементы приращения научного знания. Научная новизна диссертации Е. М. Волковой заключается в доработке методологии управления пассажирской транспортной системой в агломерации с целью обеспечения роста транспортной подвижности и эффективного использования ресурсов транспортной отрасли.

К результатам исследования, обладающим научной новизной, применение которых создаст основу для формирования единой транспортной системы агломерации в условиях рынка, можно отнести следующие положения, выводы и рекомендации:

- разработанные требования к пассажирской транспортной системе агломерации, обусловленные эволюцией схем расселения, инновационным развитием транспортной отрасли и появлением новых форм мобильности городского населения (стр. 41–42);

- методологические положения по оценке элементов структуры рынка пассажирских перевозок в агломерации: ограничения в отношении оценки рыночных границ и уровня концентрации, структурные барьеры входа, направления дифференциации перевозок, виды конкуренции (стр. 46–52);

- факторы потребительской ценности мультимодальной поездки (стр. 91), обуславливающие целесообразность возвращения к межвидовой кооперации в транспортных системах агломераций на рыночных принципах;

- разработанные автором области применения цифровых технологий в управлении развитием пассажирской транспортной системой агломерации (стр. 105);

- выявленные по итогам анализа мировых практик управления пассажирскими транспортными системами универсальные решения, повышающие эффективность организации перевозок (стр. 143);

- разработанные в диссертации варианты объединения транспортных компаний в агломерации (стр. 188–198);
- методики оценки эффективности кооперации участников рынка (стр. 199) и управления совместной мобильностью (стр. 209–222);
- методические положения по оценке экономических эффектов в проектах строительства ТПУ (стр. 248–250) и оценке эффективности управления их работой (стр. 263–267);
- система мероприятий по управлению пассажирской транспортной системой в агломерации (стр. 279–281).

Приведённые в диссертации выводы, положения и рекомендации развивают теорию и практику управления и экономической оценки функционирования пассажирской транспортной системы в агломерации, не противоречат сформулированным в фундаментальных научных исследованиях принципам управления, а также формируют существенный задел для дальнейших научных исследований в выбранной автором предметной области.

4. Теоретическая и практическая значимость результатов диссертационного исследования

Теоретическая и практическая значимость результатов диссертационного исследования Е. М. Волковой определяется возможностями использования авторских выводов, рекомендаций, разработанных методов и инструментов управления для лучшего понимания закономерностей развития транспортных систем с целью обеспечения эффективного освоения пассажиропотоков и построения мультимодальных маршрутов, обеспечивающих сокращение времени в поездках с трудовыми целями и устойчивый рост экономики агломераций.

Теоретическая значимость результатов диссертационного исследования заключается в выявлении автором предпосылок, определяющих целесообразность доработки теории отраслевых рынков (Industrial Organization) под влиянием изменения схем расселения и ускоренного развития интеллектуальных технологий на транспорте. Автором выявлены наименее развитые области исследований в рамках базовой парадигмы теории отраслевых рынков, требующие корректировки подходы и методы оценки рыночных границ и рыночной результативности. Помимо этого, в диссертации представлены весомые аргументы в пользу применения теоретических положений организации отраслевых рынков к разработке методологии управления пассажирской транспортной системой агломерации.

Практическая значимость результатов диссертационного исследования заключается в возможности применения разработанного автором прикладного

инструментария в деятельности транспортных компаний, осуществляющих пассажирские перевозки в агломерациях, а также в практике государственного регулирования транспортного рынка, в том числе при определении стратегических направлений и целевых программ развития городского пассажирского транспорта. Отдельные положения исследования могут использоваться в деятельности отраслевых научно-исследовательских институтов, занимающихся проблемами развития транспорта, транспортным планированием и исследованием транспортных рынков.

5. Дискуссионные вопросы и замечания по диссертационной работе

Несмотря на положительную в целом оценку диссертационного исследования, следует отметить ряд дискуссионных положений, замечаний и рекомендаций:

1. В разработанных автором новых требованиях к развитию пассажирских транспортных систем агломераций (стр. 41 – 43) фигурирует требование экологичности, которое в дальнейшем не учитывается в методиках оценки эффективности транспортной системы в целом и её отдельных элементов.

2. Недостаточное внимание в диссертации, на наш взгляд, уделено применению комплекса инструментов сити-логистики и внедрению интеллектуальных транспортных систем в агломерациях. Автор достаточно подробно раскрывает потенциал использования имитационного моделирования в практике планирования и оценки экономических последствий межвидовой кооперации, однако возможности применения других новых технологий и инструментов раскрыты весьма поверхностно.

3. Представляется формальным использование показателя динамики числа ТПУ в агломерации (стр. 199) для оценки уровня кооперации видов транспорта, поскольку данный показатель не учитывает равномерность их распределения по территории агломерации и достаточность имеющихся ТПУ для сокращения времени мультимодальных поездок.

4. На стр. 247–248 автор перечисляет эффекты, возникающие в проектах развития ТПУ, однако при разработке методических положений по управлению проектами предлагается учитывать только два из них - эффект от увеличения скорости агломерационного перемещения и от увеличения привлекательности использования общественного транспорта. Это позволяет предположить целесообразность доработки представленных в диссертации методических положений.

5. Остаётся неясным, чем обусловлен выбор принципов, на которые опирается разработанная автором методика оценки эффективности

функционирования транспортно-пересадочного узла, представленная на стр. 263–267 диссертации.

6. В недостаточной степени проработан, на наш взгляд, алгоритм интеграции инновационных форм мобильности населения в пассажирские транспортные системы российских агломераций (стр. 221–222). Следовало бы более подробно представить содержание его блоков в части методов, моделей и прикладных инструментов, используемых для анализа данного сегмента рынка транспортных услуг и принятия управленческих решений.

В целом указанные выше недостатки и дискуссионные моменты не снижают значимости проведённого исследования, ценности его основных положений, выводов и результатов и оригинальности авторского подхода к решению поставленных задач.

6. Заключение о соответствии диссертационного исследования требованиям ВАК Министерства науки и высшего образования РФ

Диссертация Волковой Е. М. на соискание ученой степени доктора экономических наук является логически выстроенной, завершённой научно-квалификационной работой. В ней на основании проведённых автором исследований разработаны теоретико-методологические положения, которые обеспечивают существенное приращение научных знаний в выбранной автором области исследований. В диссертации решена актуальная, имеющая важное социально-экономическое и хозяйственное значение научная задача разработки методологических основ управления пассажирской транспортной системой в агломерации в условиях ускоренного развития интеллектуальных технологий на транспорте, обеспечивающих повышение качества транспортного обслуживания населения.

Диссертация и автореферат выполнены в соответствии с требованиями к их содержанию, структуре и оформлению, закреплённым в государственных стандартах и рекомендациях ВАК Министерства науки и высшего образования РФ. Автореферат и основные публикации по теме исследования автора в полной мере отражают содержание диссертации.

Диссертация выполнена в рамках Паспорта специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика) в части следующих его пунктов: 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:

Шульженко Татьяна Геннадьевна

доктор экономических наук, профессор

по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством: логистика

наименование организации: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет» (ФГБОУ ВО СПбГЭУ)

почтовый адрес: 191023, город Санкт-Петербург, наб. канала Грибоедова, д. 30–32, литер А

тел./факс: +7 (812) 500-43-03

адрес электронной почты: dept.kkl@unecop.ru

должность в организации: профессор кафедры логистики и управления цепями поставок



Т. Г. Шульженко

« 01 » 11

2023



еряю
ист по персоналу
работе с персоналом

В.П. Петошина
2023 г.