



Акционерное общество
«Институт экономики и развития транспорта»
АО «ИЭРТ»



Юридический адрес: Новорязанская ул., 24, Москва, 105066
Телефон/факс: (499) 262-8996/262-8231 • эл. почта: iedt@iedt.ru • эл. почта сети РЖД: iedt@iedt.com.rzd
ИНН/КПП 7709859170/770101001, р. сч. 40702810200160000496, БИК 044525187, кор. сч. 30101810700000000187 в ПАО Банк ВТБ

№ _____ В диссертационный совет
40.2.002.09
На № _____ от _____ ФГАОУ ВО «Российский
университет транспорта»
(РУТ (МИИТ))

УТВЕРЖДАЮ:

Первый заместитель
генерального директора
АО «ИЭРТ», к.э.н.

Ю.Н.Федоров

2022 г.



ОТЗЫВ ВЕДУЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ

**Акционерного общества «Институт экономики и развития транспорта»
на диссертацию Овсянниковой Елены Назымовны на тему
«Механизм устойчивого развития транспортного комплекса на основе
оценки экономической конъюнктуры», представленную на соискание
ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3 –
Региональная и отраслевая экономика (Транспорт и логистика)**

Актуальность темы исследования. Устойчивое развитие транспортного комплекса в условиях колебаний экономической конъюнктуры, связанных, в первую очередь, с активными изменениями в экономике страны, является одним из ключевых драйверов экономического роста. Железнодорожный транспорт, являясь составной частью транспортного комплекса, постоянно находится как во взаимодействии, так и в состоянии конкуренции с иными видами транспорта за перевозки грузов. В условиях геополитических трансформаций, макроэкономических преобразований, все

большей интеграции производственных систем и подсистем транснациональных структур, необходимости повышения конкурентоспособности и обеспечения финансовой устойчивости отечественных экономических субъектов вопросы исследования динамики экономической конъюнктуры выходят на первый план. Недостаточная изученность вопросов экономической оценки влияния динамики конъюнктуры товарных рынков на конъюнктуру транспортного рынка определяет цель и задачи исследования. По мнению автора, цель диссертационного исследования заключается в совершенствовании механизма устойчивого развития транспортного комплекса на основе использования экономического инструментария, учитывающего динамичное изменение конъюнктуры транспортного рынка и позволяющего удовлетворять потребности экономики в дополнительных объемах перевозок с учетом сбалансированности интересов субъектов транспортного рынка. Ключевыми задачами, поставленными автором в соответствии с целью, являются: разработка принципов устойчивого развития транспортного комплекса, учитывающих особенности конъюнктуры транспортного рынка и способствующих повышению эффективности его работы за счет гармонизации интересов субъектов транспортного рынка; разработка методического подхода к оценке влияния конъюнктуры рынка на деятельность транспортного комплекса, учитывающего принципы устойчивого развития; разработка комплексного подхода к оценке влияния товарных рынков на деятельность транспортного комплекса.

В связи с вышеизложенным тема диссертационного исследования является актуальной.

Оценка структуры и содержания работы. Анализ содержания диссертационной работы показал, что она в полной мере соответствует теме проведенного исследования и профилю диссертационного совета, а также требованиям Положения ВАК, предъявляемым к кандидатским диссертациям. Содержание и структура диссертации находятся в логическом единстве и соответствуют поставленной цели исследования, ее отличают полнота и

логичность изложения материала, хорошая структурированность и завершенность. В работе прослеживается четкая взаимосвязь рассмотренных вопросов, что подтверждается наличием последовательного плана исследования. Выдвигаемые соискателем методические подходы, а также представленные в диссертации результаты исследования, выводы и предложения обладают несомненной научной новизной.

Диссертационная работа состоит из введения, трёх глав, заключения, списка используемой литературы и приложения. Работа изложена на 135 машинописных страницах, содержит 60 рисунков и 13 таблиц.

Во введении автором приводится обоснование выбора темы диссертационной работы, раскрывается ее актуальность, определяются цель и задачи исследования, обосновывается научная новизна, теоретическая и практическая значимость.

В первой главе диссертации определена экономическая сущность конъюнктуры транспортного рынка; идентифицированы особенности экономической конъюнктуры транспортного рынка с учетом которых сформированы принципы устойчивого развития транспортного комплекса; исследована динамика товарных и транспортного рынков и выявлены основные тенденции их изменения; проанализирован зарубежный опыт оценки конъюнктуры рынка для целей адаптации к деятельности отечественного транспортного комплекса.

Положительным моментом исследования является анализ научных школ развития экономической конъюнктуры. При этом особую роль автор видит в развитии Российской научной школы экономической конъюнктуры (с. 12-15), которая нашла продолжение в современных условиях в механизме антикризисного управления. Автором подробно проанализирована экономическая категория «конъюнктура транспортного рынка», определены ее функции и предложена система показателей для её оценки. Анализ конъюнктуры товарных рынков позволяет определить будущие изменения транспортного рынка на основе оценок прогнозов объемов и географии потребления товаров, материалов и сырья, отпускных цен производителей,

цен в регионах потребления, экспортных и импортных цен, а также качественных характеристик товарной продукции.

Предложенные в диссертационном исследовании принципы устойчивого развития транспортного комплекса, учитывающие особенности конъюнктуры транспортного рынка (с. 17-19), будут способствовать повышению эффективности его работы за счет гармонизации интересов субъектов транспортного рынка.

Автором выполнен анализ конъюнктуры транспортного рынка железнодорожных перевозок зарубежных стран, который позволил сделать следующие выводы (с. 49-50): развитая рыночная экономика формирует условия для развития транспортного рынка посредством усиления конкуренции; наличие развитой материально-технической базы способствует развитию конкуренции между различными транспортными инфраструктурами и перевозчиками; транспортная система каждой страны является уникальной и неповторимой, с присущими только ей характеристиками, что связано с размерами территории, ландшафтом и акваторией; большая часть исследуемых показателей работы транспортного комплекса зарубежных стран релевантна для российской практики, но требует адаптации к ней по мере необходимости.

На наш взгляд, автором справедливо отмечено, что в механизме устойчивого развития транспортного комплекса должны быть учтены современные тенденции развития конъюнктуры транспортного рынка (с. 50-51), которые отражаются в предлагаемом подходе к оценке экономической конъюнктуры транспортного рынка.

Таким образом, можно сделать вывод, что показатель «Индекс конъюнктуры транспортного рынка», предложенный автором, не используется ни за рубежом, ни в России.

Во второй главе автором разработаны методические положения оценки влияния товарных рынков на деятельность транспортного комплекса; сформирован методический подход к оценке влияния конъюнктуры товарных

рынков на текущую и инвестиционную деятельность транспортного комплекса.

Разработка комплексного подхода к оценке влияния товарных рынков на деятельность транспортных компаний является важной, актуальной и своевременной научной задачей. При всем многообразии факторов, необходимо выделить ключевые для формирования инструментария управления, принципиально по-новому влияющего на деятельность транспортной компании (с. 62).

В своем исследовании автор отмечает, что для выявления факторов повышения эффективности взаимодействия производственных предприятий и организаций с транспортным комплексом в целом и повышения эффективности функционирования железнодорожного транспорта в частности, необходимо исследовать динамику конъюнктуры товарных рынков. Автором предложено использовать для этого индекс конъюнктуры транспортного рынка. При этом сложность экономической оценки влияния динамики конъюнктуры рынка на факторы транспортного рынка заключается в отсутствии прямых функциональных связей между рассматриваемыми параметрами формирования результатов (с. 64-65).

Автором выявлено, что оценка влияния конъюнктуры товарных рынков на текущую деятельность транспортного комплекса базируется на экономически обоснованных решениях по оптимизации расходов в результате привлечения дополнительных объемов перевозок или улучшения качественных характеристик перевозок.

Достоинством работы является разработка методического подхода к оценке влияния изменения конъюнктуры транспортного рынка на экономические показатели транспортной компании при перевозке определенного вида груза по соответствующему маршруту. При этом выделены несколько сценариев: первый сценарий – без изменения альтернативных маршрутов и привлечения инвестиций в развитие инфраструктуры; второй сценарий – с изменением альтернативных

маршрутов и без привлечения инвестиций в развитие инфраструктуры; третий сценарий – с привлечением инвестиций в развитие инфраструктуры (с. 74, 76).

В качестве критерия оценки автор использует стандартные методы оценки на основе маржинального подхода и определения показателей эффективности инвестиционной деятельности.

В третьей главе разработан экономический инструментарий устойчивого развития транспортного комплекса для целей учета конъюнктуры транспортного рынка и возможности идентификации эффектов для субъектов транспортного рынка, предложены методики оценки влияния конъюнктуры транспортного рынка: на текущие показатели субъектов транспортного рынка, на тарифную политику транспортного комплекса, на потребность в обновлении технических средств транспортного комплекса.

Методика оценки влияния конъюнктуры транспортного рынка на доходы и текущие расходы транспортной компании, предложенная автором (с.83-91), позволяет определить основные параметры экономического инструментария устойчивого развития транспортного комплекса. При этом данная методика содержит определение доходов и расходов компаний транспортного комплекса с детализацией по отдельным составляющим, характеризующим особенности транспортного процесса. Так, автором предложено отдельно учитывать индекс конъюнктуры транспортного рынка в сегментах маршрутных, групповых и повагонных отправок при перевозке конкретного рода груза.

Методика оценки влияния конъюнктуры транспортного рынка на тарифную политику транспортного комплекса, предложенная автором (с.91-99), позволяет определить возможность снижения тарифа для привлечения дополнительного объема перевозок грузов как в условиях благоприятной конъюнктуры рынка, так и неблагоприятной. В условиях неблагоприятной конъюнктуры транспортного рынка определяются возможности сохранения объемов перевозок грузов и оптимизации расходов от улучшения качественных характеристик. Автор утверждает, что оценку влияния на

тарифную политику транспортного комплекса можно осуществлять на основе маржинального подхода.

Методика оценки влияния конъюнктуры транспортного рынка на потребность в обновлении технических средств транспортного комплекса, предложенная автором (с.100-107), позволяет определить объем инвестиций в развитие пропускной способности лимитирующего участка с учетом изменения парков подвижного состава. Она используется в случае, если суточная потребная пропускная способность по конкретному маршруту перевозок, включая потребное количество грузовых поездов для обеспечения дополнительного объема перевозок грузов, превышает показатель суточной наличной пропускной способности и/или показатель суточной потребности в локомотивах превышает наличный эксплуатируемый парк, и/или потребный парк вагонов превышает наличный рабочий парк вагонов.

Автор утверждает, что оценка потребности в обновлении технических средств транспортного комплекса в условиях изменения конъюнктуры транспортного рынка определяется в виде абсолютного значения объемов инвестиций, необходимых для развития (строительство, реконструкция, модернизация) транспортного комплекса (инфраструктуры и подвижного состава) с целью освоения объемов перевозок грузов, и может быть установлена в пределах конкретного участка (объекта) инфраструктуры железнодорожного транспорта в расчете на тонно-км нетто или отправленную тонну груза.

Достоинством работы является апробация разработанного экономического инструментария устойчивого развития транспортного комплекса для целей учета конъюнктуры транспортного рынка и возможности идентификации эффектов для субъектов транспортного рынка на примере взаимодействия инфраструктурной компании и крупного грузоотправителя-грузополучателя (с.112-118). Для этого определены основные экономические параметры перевозки с использованием метода единичных расходных ставок (структура и величина расходов) и действующего тарифного законодательства (структура и величина тарифов), установлены зависимости

и рассчитаны эффекты для всех субъектов транспортного рынка: владельца инфраструктуры, оператора подвижного состава, пользователя транспортной услуги. Формирование эффектов у всех субъектов транспортного рынка позволяет сделать вывод о необходимости применения методического инструментария оценки влияния конъюнктуры транспортного рынка в механизме устойчивого развития транспортного комплекса.

Особое внимание автор в диссертационном исследовании уделяет влиянию конъюнктуры транспортного рынка на транспортную составляющую в цене конечной продукции (с.109-111). При этом предложено помимо традиционно определяемого уровня транспортной составляющей выделять структурные элементы: инфраструктурная, локомотивная и вагонная составляющие. По мнению автора, такой подход позволяет определить регулируемые и нерегулируемые части транспортной составляющей, что способствует использованию экономического инструментария для обеспечения устойчивости развития транспортного комплекса.

В заключении диссертации автором обобщены основные результаты диссертационного исследования, сформулированы выводы и даны рекомендации по практическому использованию полученных результатов.

В целом, содержание и структура диссертации находятся в логическом единстве и соответствуют поставленной цели и задачам исследования. Полученные результаты имеют существенное значение для развития науки в данном направлении и решения практических задач. Представленная соискателем работа является структурно целостным и завершенным, в рамках поставленных задач, научным исследованием.

Соответствие содержания диссертации заявленной специальности и теме диссертации. Диссертационная работа выполнена в рамках пунктов 5.2 Формирование механизмов устойчивого развития транспортной отрасли и 5.3 Проблемы развития рынков транспортных услуг (по видам транспорта) паспорта специальности 5.2.3 «Региональная и отраслевая экономика (Транспорт и логистика)».

К п. 5.2 следует отнести: а) разработанные принципы устойчивого развития транспортного комплекса, учитывающие динамику конъюнктуры рынка транспортных услуг, базирующиеся на гармонизации интересов субъектов транспортного рынка и способствующие повышению эффективности работы всего транспортного комплекса; б) разработанную комплексную методику оценки влияния конъюнктуры транспортного рынка на механизм устойчивого развития транспортного комплекса, учитывающую изменение тарифной политики и перспективы его развития с учетом потребности в обновлении технических средств транспортных компаний; в) сформированный экономический инструментарий механизма устойчивого развития транспортного комплекса, учитывающий благоприятную и неблагоприятную конъюнктуру транспортного рынка при формировании тарифной и инвестиционной политики с выделением структурных элементов, способствующих идентификации эффектов для субъектов транспортного рынка.

К п. 5.3 следует отнести: а) выявленные тенденции развития рынка грузовых перевозок, обуславливающие текущую и инвестиционную деятельность транспортной компании, определяющие развитие транспортного комплекса; б) предложенные структурные элементы транспортной составляющей в цене готовой продукции потребителей услуг транспортного комплекса для целей совершенствования механизма его устойчивого развития в условиях реализации гибкой тарифной политики инфраструктурной компании и операторов подвижного состава по экономически обоснованному снижению затрат на перевозку в условиях привлечения дополнительных объемов перевозок с учетом и без учета развития провозной и пропускной способности; в) предложенный новый индикатор развития рынка транспортных услуг – индекс конъюнктуры транспортного рынка, способствующий определению объемов транспортной работы инфраструктурной компании и операторов подвижного состава для использования его регулятором при оценке необходимой валовой выручки и

экономически обоснованных расходов субъектов регулирования, а также учитывающий развитие транспортного комплекса.

Соответствие автореферата диссертации её содержанию.

Автореферат соискателя Овсянниковой Е.Н. в полном объеме отражает основные положения, выводы и рекомендации диссертационной работы, соответствует ее содержанию и задачам исследования.

Личный вклад соискателя в получении результатов исследования.

Личный вклад соискателя в получении результатов исследования состоит в его непосредственном участии на всех этапах подготовки диссертации, включая постановку задач диссертационного исследования, сбор необходимых материалов, их анализ, разработку методических положений диссертации, апробацию основных научных положений, подготовку и публикацию научных работ по теме диссертации. Диссертационное исследование опирается на большой фактологический материал, собранный и обработанный лично автором. Автором учтены нормативно-правовые положения деятельности транспортного комплекса, современные геополитические трансформации и макроэкономические преобразования в целях научного обоснования нового индикатора развития транспортного комплекса.

Степень достоверности результатов исследования. Достоверность научных результатов, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертационной работе, определяется логикой исследования, в качестве теоретической основы которого выступили труды отечественных и зарубежных ученых. Также достоверность исследования обеспечена использованием данных Федеральной службы государственной статистики, официальных статистических сборников КНР, Евросоюза и МВФ, а также официальных данных о хозяйственной деятельности холдинга «РЖД», ПАО «РУСАЛ» и других крупных компаний, информационных источников и методических материалов, опубликованных в рецензируемых изданиях.

Теоретическая и практическая значимость полученных автором диссертации результатов. Теоретическая значимость исследования заключается в развитии экономической теории транспорта в части

совершенствования методического подхода к оценке конъюнктуры транспортного рынка в механизме устойчивого развития транспортного комплекса, а также влияния транспортных факторов на развитие рынков посредством мониторинга транспортной составляющей в цене конечной продукции.

Практическая значимость диссертационного исследования заключается в разработке конкретных экономических инструментов, используемых в реализации механизма устойчивого развития транспортного комплекса в условиях динамично изменяющейся конъюнктуры транспортного рынка.

Конкретные рекомендации по использованию результатов и выводов диссертации. Основные выводы и результаты исследования могут быть рекомендованы для применения исследовательскими организациями и профильными подразделениями ФОИВ при обосновании решений о структурных преобразованиях транспортного комплекса для обеспечения его устойчивого развития, а также в деятельности инфраструктурного комплекса при обосновании инвестиционных проектов и операторов подвижного состава при обновлении парка вагонов.

Новизна полученных результатов. Научная новизна диссертации заключается в решении научных и практических задач модернизации механизма устойчивого развития транспортного комплекса, а также в решении проблем развития рынка транспортных услуг.

К наиболее важным научным результатам, полученным в диссертационной работе, можно отнести концептуальные положения по реализации механизма устойчивого развития транспортного комплекса на принципах, учитывающих динамику конъюнктуры рынка транспортных услуг с учетом изменений конъюнктуры товарных рынков и закономерности развития рынка транспортных услуг, отражающие взаимодействие субъектов транспортного рынка при реализации программ развития транспортного комплекса

К наиболее существенным результатам диссертации следует отнести предложенный автором индикатор развития рынка транспортных услуг –

индекс конъюнктуры транспортного рынка, способствующий определению объемов транспортной работы инфраструктурной компании и операторов подвижного состава для использования его регулятором при оценке необходимой валовой выручки и экономически обоснованных расходов субъектов регулирования, а также учитывающий развитие транспортного комплекса.

Замечания по диссертационной работе. В основном соглашаясь с выводами и результатами, полученными соискателем в ходе диссертационного исследования, необходимо отметить ряд замечаний:

1. На стр. 14 диссертационного исследования автором дано определение категории «экономическая конъюнктура транспорта». При этом недостаточно внимания уделено анализу ретроспективной динамики и структуры товарных потоков в разрезе видов транспорта.

2. На стр. 83-91 автором предложена методика оценки влияния конъюнктуры транспортного рынка на текущие показатели субъектов транспортного рынка. Из текста диссертации не ясно, может ли данная методика использоваться на других видах транспорта при определении доходов, расходов, прибыли и других финансово-экономических показателей.

3. При рассмотрении международного опыта автору следовало бы уделить внимание вопросам исследования конъюнктуры транспортного рынка в США, как одной из крупнейших социально-экономических систем.

4. В разделе 3.4 диссертации автор приводит экономический инструментарий устойчивого развития транспортного комплекса для целей учета конъюнктуры транспортного рынка, который апробирован на результатах взаимодействия инфраструктурного комплекса с крупнейшим производителем алюминия – ПАО «РУСАЛ». При этом не ясно, может ли разработанный инструментарий применяться к субъектам среднего и малого бизнеса при осуществлении грузовых перевозок.

5. С учетом разработанных автором методических подходов по оценке влияния конъюнктуры товарных рынков на деятельность транспортных компаний, представляется целесообразным дополнить

исследование рекомендациями в части совершенствования методов прогнозирования грузовой базы на железнодорожном и других видах транспорта.

Данные замечания не снижают общей положительной оценки диссертации и не влияют на достоверность полученных научных результатов.

Заключение по диссертации о соответствии её требованиям «Положения о порядке присуждения ученых степеней» по пунктам 9, 10, 11 и 14. По п. 10 диссертационное исследование подготовлено в виде рукописи, выполнено автором самостоятельно, обладает внутренним единством и содержит новые научные результаты и положения, выдвигаемые для публичной защиты, что свидетельствует о личном вкладе автора диссертации в науку. В диссертации имеются сведения о практическом использовании полученных автором диссертации научных результатов, а также рекомендации по использованию научных выводов.

По п. 11 основные научные результаты диссертации достаточно полно отражены в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, рекомендованных ВАК России.

По п. 14. в диссертации содержатся ссылки на авторов и источники заимствования материалов или отдельных результатов.

Диссертация Овсянниковой Елены Назымовны на соискание ученой степени кандидата экономических наук является научно-квалификационной работой, в которой содержится решение задачи модернизации механизма устойчивого развития транспортного комплекса, имеющей существенное значение для развития соответствующей отрасли знаний, а именно для экономики транспорта, что соответствует требованиям п. 9 «Положения о присуждении ученых степеней», а ее автор заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (Транспорт и логистика).

Заключение на диссертацию Овсянниковой Е.Н. рассмотрено и одобрено на совместном совещании специалистов центра мониторинга инвестиционных программ и финансового моделирования и отдела

сопровождения научно-исследовательской деятельности АО «ИЭРТ»
(протокол № 2 от 28 ноября 2022 г.).

Заключение составлено:

Рожков Алексей Давидович,

кандидат экономических наук
(специальность: 08.00.05 – Экономика и управление
народным хозяйством (экономика, организация
и управление предприятиями, отраслями,
комплексами – транспорт),


Главный эксперт центра мониторинга инвестиционных
программ и финансового моделирования АО «ИЭРТ»


А.Д.Рожков

Горельцев Сергей Викторович,

кандидат экономических наук
(специальность: 08.00.05 – Экономика и управление
народным хозяйством (экономика, организация
и управление предприятиями, отраслями,
комплексами – транспорт),

Заместитель начальника отдела сопровождения
научно-исследовательской деятельности АО «ИЭРТ»


С.В.Горельцев

Подпись Рожкова А.Д. и Горельцева С.В. заверяю:


*Начальник отдела управления
персоналом и социального развития*
 Д.В.Уртиков