

## **ОТЗЫВ**

официального оппонента доктора экономических наук Губенко Александра Викторовича на диссертацию *Фроловичева Александра Ивановича* «Управление развитием транспортной компании на основе принципа сбалансированности использования ресурсов», представленную на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями и комплексами – транспорт)

### *Актуальность избранной темы*

В условиях формирования автономных систем планирования производственно-хозяйственной и коммерческой деятельности предприятий транспорта управление их развитием становится невозможным без учета взаимосвязанности и взаимозависимости хозяйствующих субъектов, работающих в этой сфере.

Актуальность темы диссертационного исследования Фроловичева А.И. обусловлена необходимостью совершенствования таких систем, поиска универсальных механизмов регулирования процессов технического перевооружения и обновления производственных ресурсов транспортных компаний.

Описанные выше вопросы недостаточно проработаны, а их высокая значимость определяет необходимость разработки новых подходов, методов и инструментов гармоничного развития транспортных систем и комплексов.

### *Степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации*

Автор обосновал актуальность темы, поставил научную задачу и сформулировал гипотезу диссертационного исследования.

Аргументированность и доказательность научных положений, выводов и предложений, представленных в диссертации, подтверждается правильным выбором теоретической и методической базы исследования. Опираясь на большое число публикаций российских и зарубежных ученых, автор сумел выработать собственные суждения по ключевым вопросам рассматриваемой темы.

Достаточно проработанными и обоснованными представляются не только концептуальные положения, методические разработки, но и практические рекомендации, доказывающие правильность выдвинутой автором гипотезы и обеспечивающие получение конкретных рекомендаций по использованию ключевых ресурсов для транспортной компании ОАО «РЖД». Результаты расчетов, приведенных в третьей и четвертой главе, не

подвергается сомнению, поскольку получены на основе достоверных данных Росстата, Министерства транспорта Российской Федерации, ОАО «РЖД», отчетов ОСЖТ при корректном использовании научных методов исследования (системного, экономико-статистического, эконометрического анализа, нелинейного программирования и других способов прогнозирования).

Следует отметить универсальность алгоритма решения комплекса задач для текущего и стратегического управления и оригинальность подхода к оценке эффективности транспортного производства путем сопоставления экономического результата (прибыли) и суммарной стоимостной оценки используемых ключевых ресурсов в соотношении, обеспечивающим сбалансированное развитие транспортных компаний связанных между собой системой бизнес-отношений.

### *Достоверность и новизна полученных результатов*

Анализ текста диссертационного исследования позволяет сделать вывод о достижении цели и успешном решении поставленных задач. Основные положения работы не противоречат научным знаниям в рассматриваемой предметной области и развивают современные представления по научной проблематике, обозначенной темой настоящей диссертации.

Достоверность полученных результатов обеспечивается использованием информации из официальных источников и апробацией основных положений диссертационного исследования на научно-практических конференциях и в публикациях статей в ведущих научных журналах.

Работа Фроловичева А.И бесспорно обладает научной новизной. Считаю целесообразным выделение следующих значимых результатов, связанных с разработкой нового механизма управления развитием производственной системы транспортной компании на основе принципа сбалансированности её ресурсов:

- сформулирована (стр. 3), научно обоснована (главы 1,2) и доказана на примере ОАО «РЖД» (главы 3,4) гипотеза о возможности использования подхода определения минимальной стоимости основных производственных ресурсов для различных векторов стратегического развития транспортной компании;

- предложена авторская концепция (п. 2.1, п.2.3) управления производственно-экономическими ресурсами, основу которой составляют: подход, принципы сбалансированности ресурсов транспортной компании; экономико-математическая модель, построенная с использованием производственной функции Кобба-Дугласа; динамичная архитектура системы управления ключевыми ресурсами;

- разработана комплексная методика (п. 3.4) гармонизации развития транспортной компании, состоящая из двух блоков, связанных с текущей оценкой эффективности использования ресурсов и определением плановых

объемов ресурсов, обеспечивающих получение сопоставимых экономических результатов деятельности транспортной компании при минимальной стоимости используемых ресурсов. В основе методики лежит новый показатель – индекс сбалансированности ресурсов, который может быть использован для оценки текущего состояния системы и её состояния в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе.

### *Теоретическая и практическая значимость полученных автором результатов*

Теоретическая значимость исследования состоит в том, что предлагаемые в диссертации концептуальный подход к управлению развитием транспортной компании с использованием «естественного» регулятора – индекса сбалансированности ресурсов позволяет синхронизировать процессы технического перевооружения, внедрения инноваций в производственные системы в отдельных транспортных компаниях, найти варианты с минимальной стоимостью ресурсов и оценить размеры необходимых инвестиций для приведение в соответствие используемых ресурсов требуемому уровню научно-технического прогресса на транспорте.

Практическая значимость диссертации заключается в том, что разработанные соискателем концептуальные положения и методические основы регулирования системы управления ресурсами обеспечивают устойчивое гармоничное развитие не только отдельной транспортной компании, но и групп хозяйствующих субъектов, производственные системы которых входят в состав более сложных образований.

Результаты диссертационного исследования могут быть использованы в практике управления деятельностью и развитием предприятий транспортного комплекса в условиях высокой динамики изменчивости внешней среды, а также для принятия обоснованных решений и мер по реализации синхронизированных проектов развития организаций единого транспортного комплекса.

### *Оценка содержания диссертации, её завершенность*

Диссертационная работа Фроловичева А.И. содержит введение, четыре главы и заключение. Ее содержание позволяет сделать вывод о целостности и завершенности проведенного исследования, которое обладает необходимым уровнем научной квалификации.

Во введении дано обоснование актуальности проблемы управления развитием транспортной компании за счет возможностей повышения эффективности системы управления ресурсами, описана важность поставленных вопросов для экономики транспортной отрасли в целом. Представлена научная гипотеза, лежащая в основе исследования, а также цель и задачи исследования, которые обеспечивают ее обоснование. Представлены

положения, характеризующие научную новизну, теоретическую и практическую значимость исследования.

В первой главе диссертации рассматриваются основные теоретические положения, связанные с проблемами экономического развития компаний. Рассмотрены подходы к исследованию производственно-экономических ресурсов компании как факторов экономического развития, дано описание принципа сбалансированности использования ресурсов, проведена оценка возможности его использования в общей концепции экономического развития компании, а также обоснована возможность применения для транспортных компаний. Исследованы различные наборы инструментов в виде различных производственных функций, описана проблематика, связанная с их использованием.

Во второй главе представлены основные положения концепции управления развитием транспортной компании с учетом принципа сбалансированности ресурсов как составляющей общей концепции гармонизации развития транспортной компании в рамках единого транспортного комплекса. Проведено детальное исследование производственно-экономических ресурсов транспортной компании на примере ОАО «РЖД», позволившее выделить основные ресурсы и результирующие показатели, а также способ их измерения. Представленная, экономико-математическая модель, установившая взаимосвязи между основными ресурсами и экономическими результатами деятельности транспортной компании позволила модифицировать систему управления ресурсами, введя новый способ оценки эффективности использования ресурсов через новый показатель – индекс сбалансированности. Изменению подвергся также блок прогнозирования и планирования использования ресурсов, которые предлагается осуществлять с использованием индекса сбалансированности как регулятора, определяющего направления и размеры замещения одного вида ресурсов другим. Для практической реализации представленной концепции сформирована комплексная методика, состоящая из двух блоков, один из которых отвечает за оценку эффективности использования ресурсов, другой – за планирование и прогнозирование. Также представлена система экономических показателей, позволяющих реализовать предлагаемую методику.

Третья глава посвящена оценке эффективности использования ресурсов в ОАО «РЖД» как компании представляющей железнодорожный транспорт. Также обозначена проблема учета влияния научно-технического прогресса и изменений, связанных с управлением компанией ОАО «РЖД» в общей концепции гармонизации развития с учетом принципа сбалансированности. Результаты ретроспективного анализа значений индекса сбалансированности показали: наличие систематических диспропорций в использовании в ОАО «РЖД» ресурсов, смещение в сторону завышенного использования трудовых ресурсов; несущественность влияния научно-технических разработок и прочих организационных изменений на экономические результаты деятельности

компании ОАО «РЖД». Здесь же проведена оценка стоимости замещения одного ресурса другим, определены потери компании, обусловленные несбалансированностью используемых ресурсов.

В четвертой главе даны рекомендации по реализации блока прогнозирования и планирования ресурсов для ОАО «РЖД» с опорой на целевые значения индекса сбалансированности. Заслуживает отдельного внимания проведенная соискателем оценка объемов инвестиций, направленных на замещение трудовых ресурсов основными средствами с целью гармонизации развития ОАО «РЖД».

В заключении диссертации приведены теоретическое и практические результаты исследования, подведены итоги, представлены рекомендации по практическому применению полученных результатов.

Диссертационная работа Фроловичева Александра Ивановича является завершенным научным исследованием, в котором была поставлена и решена научная задача по созданию механизмов гармонизации развития транспортной компании с учетом принципа сбалансированности использования ресурсов. Работа написана профессиональным языком. Диссертация является законченной научной работой, содержащей теоретические положения и практические результаты, обоснованность и достоверность которых подтверждается как использованием современной методологии научных исследований, так и возможностью применения полученных результатов в деятельности транспортных компаний для регулирования процессов их развития.

#### *Достоинство и недостатки в содержании и оформлении диссертации, влияние отмеченных недостатков на качество исследования*

Диссертация является научной работой, в которой содержатся полученные лично автором новые методические и практические разработки, позволяющие управлять процессом развития транспортных компаний и регулировать эти процессы в целях обеспечения гармоничного и устойчивого развития транспортных компаний в новой системе бизнес-отношений на транспорте.

Изучение содержания рассматриваемой диссертации позволило выявить ряд недостатков и спорных вопросов:

1. Не вполне корректным представляется определение объекта диссертационного исследования (с. 6). Использование общего регулятора для гармоничного развития транспортных компаний, связанных системой производственно-экономических отношений, определяет в качестве объекта исследования не транспортную компанию, а транспортный комплекс или транспортную систему.

2. В первой главе диссертационного исследования большой объем (с. 12-17) занимает описание факторов производства, экономических и производственных ресурсов, который целесообразно было бы сократить.

3. Нельзя не учитывать тренд современного развития экономики в направлении «цифровизации». Как показывает мировая практика чем выше уровень «цифровизации», тем ниже оказываются темпы роста. При этом растет капиталоемкость каждого процента роста, на одну единицу высвобождаемой трудовой единицы в основном производстве требуется 2-3 человека в смежных отраслях. Исследуя в диссертации производственную функцию и оптимизируя параметры производственной системы по экономическим критериям (с. 82-97), на мой взгляд, упускается из виду процесс трансформации экономической системы, её качественного изменения, определяющих необходимость переквалификации кадров, увольнение и прием на работу специалистов с нужными компетенциями, требующих, в свою очередь, дополнительных затрат, которые в свою очередь увеличивают стоимость трудовых ресурсов.

4. Апробация представленной концепции (с. 55-61, 82-97) приводится на примере ОАО «РЖД», являющейся естественной монополией в сфере железнодорожного транспорта (с. 104-129). Не совсем понятно будут ли отличаться модели управления ресурсами для компаний других видов транспорта?

5. Представленная в диссертации система показателей (с. 99) оценивает лишь объемы используемых ресурсов и не позволяет учитывать их качественные характеристики, что может оказать существенное влияние на конечный экономический результат.

Указанные замечания не снижают общей положительной оценки диссертации, её научной и практической значимости.

#### *Соответствие автореферата основному содержанию диссертации*

Автореферат и опубликованные Фроловичевым Александром Ивановичем работы в полном объеме отражают основные положения диссертационной работы, соответствуют ее содержанию и задачам исследования.

*Соответствие диссертации и автореферата требованиям ГОСТ Р 7.0.11-2011. Система стандартов по информации, библиотечному и издательскому делу. Диссертация и автореферат диссертации. Структура и правила оформления. М.: Стандартинформ. - 2012*

Диссертация и автореферат соответствуют требованиям ГОСТ Р7.0.11-2011. Система стандартов по информации, библиотечному и издательскому делу. Диссертация и автореферат диссертации. Структура и правила оформления. М.: Стандартинформ. – 2012.

*Заключение о соответствии диссертации критериям, установленным «Положением о присуждении ученых степеней»*

В соответствии с п. 10 Положения о присуждении ученых степеней диссертация Фроловичева Александра Ивановича на тему «Управление развитием транспортной компании на основе принципа сбалансированности использования ресурсов» представляет собой завершенное, имеющее научную новизну, теоретическую и практическую значимость и важную проблему экономики и управления в транспортной сфере – разработку механизмов управления развитием транспортной компании.

В соответствии с п. 11 Положения о присуждении ученых степеней основные научные результаты диссертации представлены в пяти работах, опубликованных в рецензируемых научных изданиях «Экономика железных дорог» и «Транспортное дело России».

В соответствии с п. 14 Положения о присуждении ученых степеней в диссертации соискатель ученой степени ссылается на авторов и (или) источники заимствования материалов или отдельных результатов.

Диссертация Фроловичева Александра Ивановича на соискание ученой степени кандидата экономических наук является научно-квалификационной работой, в которой разработаны механизмы гармонизации развития транспортной компании с учетом принципа сбалансированности использования ресурсов.

Данное диссертационное исследование имеет существенное значение для соответствующей отрасли знаний - экономики транспорта, что соответствует п.9 Положения о присуждении ученых степеней, а ее автор заслуживает присуждения искомой ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05. – «Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями и комплексами – транспорт)».

Официальный оппонент: Губенко Александр Викторович  
доктор экономических наук, профессор,  
специальность 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями и комплексами – транспорт),  
заведующий кафедрой экономики ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации»

улица Пилотов, д. 38, Санкт-Петербург, 196210  
тел. (812) 704-15-12  
e-mail: a.v.gubenko@gmail.com

«27» ноября 2018 г.



А.В. Губенко

Лично руко *А.В. Губенко* заверено  
Засл. канд. *УК* *Р. З. Курдасов*

## **Отзыв официального оппонента на диссертацию**

Фроловичева Александра Ивановича на тему:  
«Управление развитием транспортной компании на основе принципа  
сбалансированности использования ресурсов»  
на соискание ученой степени кандидата экономических наук  
по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным  
хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями,  
отраслями и комплексами – транспорт)

### **Актуальность избранной темы.**

Актуальность темы диссертационного исследования обусловлена необходимостью регулирования процессов развития транспортных систем и комплексов страны в условиях расширения границ экономического пространства, что является одной из приоритетных государственных задач.

Транспортная отрасль обладает высоким уровнем фондоемкости и тесным уровнем взаимосвязи между различными участниками процессов организации, управления и осуществления перевозок. Между тем, различные виды транспорта имеют свои отличительные особенности такие, как степень интегрированности и взаимосвязанности отдельных участников рынка, форма организации бизнеса, которые усложняют нахождение общих рычагов и механизмов управления развитием транспортных компаний.

Нахождение и использование для транспортных компаний общего экономического критерия оптимальности ключевых ресурсов обеспечит саморегуляцию процессов их развития в рамках единого транспортного комплекса.

### **Степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации.**

Автором диссертационного исследования обоснованно выбрана теоретическая и методическая база исследования, проанализировано большое количество публикаций российских и зарубежных ученых, отраслевых документов и отчетов, корректно использованы научные методы для проверки

проверки достоверности и обоснования научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации.

Научная обоснованность полученных результатов базируется на использовании официальных данных Росстата, ОАО «РЖД», Министерства транспорта Российской Федерации. Методические подходы, применяемые в диссертационном исследовании, основаны на положениях действующих законодательных актов, нормативных и методических документов: Указ Президента РФ от 7 мая 2012 года №596 «О долгосрочной экономической политике», Устав железнодорожного транспорта, Федеральный закон «О железнодорожном транспорте», «Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года», «Стратегия развития холдинга ОАО «РЖД» на период до 2030 года»; материалы монографических исследований отечественных ученых, научно-практических конференций, семинаров, периодической печати об основных показателях деятельности и управлении развитием компаний и их ресурсами.

### **Достоверность и новизна полученных результатов.**

Достоверность полученных результатов обеспечивается корректным использованием существующих научных методов и базы исходной информации, опубликованной в рецензируемых отечественных и зарубежных изданиях, официальных данных Росстата и ОАО «РЖД».

Проведенный анализ диссертации позволяет утверждать, что работа Фроловичева Александра Ивановича имеет необходимый уровень научной новизны и расширяет объем научного знания по исследуемым вопросам. Научная новизна диссертационного исследования состоит в разработке инструментария по оценке сбалансированности использования ресурсов для развития транспортной компании и заключается в следующем:

- предложена экономико-математическая модель, описывающая взаимосвязь основных ресурсов компании, учитывающая специфические

особенности транспортной компании (стр. 90-94), позволившая внести важные изменения в систему управления ресурсами (стр. 96-97);

- разработана система экономических показателей (с.99), во главе которой стоит авторский ~~+~~ индекс сбалансированности, позволяющий определить оптимальное с точки зрения стоимости соотношение ресурсов транспортной компании, оценить потери, вызванные неоптимальностью соотношения ресурсов, задать целевые ориентиры в развитии компании;

- представлена комплексная методика, состоящая из двух методических блоков (с. 100-103), связанных с текущей оценкой использования ресурсов и определением объемов инвестиций, необходимых для достижения сбалансированности как целевого состояния, являясь ключевым результатом исследования, позволяющая осуществлять управление развитием компании на различных уровнях;

- произведена адаптация разработанной методики на примере ОАО «РЖД», подтверждающая возможность ее использования для регулирования развития производственной деятельности транспортной компании (с. 104-112, 120-129);

- предложен подход к учету степени влияния научно-технического прогресса и организационных изменений (с. 113-119), рассмотренный на примере ОАО «РЖД», показавший несущественность их влияния на основные результаты деятельности компаний.

### **Теоретическая и практическая значимость полученных автором результатов.**

Теоретическая значимость заключается в интеграции научных подходов к управлению ресурсами и управлению развитием транспортных компаний с учетом специфики их деятельности, позволившая представить новый показатель оптимальности использования ресурсов транспортной компании, который можно использовать как регулятор в системе управления развитием транспортной компанией, а также провести оценку стоимости достижения подобного состояния.

Практическая значимость заключается в том, что предложенная методика позволяет определить степень сбалансированности использования ресурсов транспортной компании, а также оценить возможность его достижения. Мониторинг уровня сбалансированности ресурсов компании в сравнении с другими участниками транспортного комплекса позволяет регулировать ее развитие, находить решения, обеспечивающие получение фиксированного экономического результата при минимальной стоимости используемых ресурсов.

### **Оценка содержания диссертации, её завершенность.**

Диссертационная работа Фроловичева А.И. является законченной научно-квалифицированной работой и состоит из введения, четырех глав, заключения и библиографического списка, содержащего 173 наименования. Работа изложена на 156 страницах машинописного текста, содержит 14 рисунков и 16 таблиц.

Введение посвящено обоснованию актуальности проблемы управления развитием транспортной компании за счет сбалансированности использования ресурсов, описанию значимости поставленных вопросов, определению основной цели и изложению задач исследования. Во введении сформулирована основная гипотеза исследования, отражены основные результаты, описана теоретическая и практическая значимость исследования.

В первой главе диссертации «Определение теоретических положений и методов управления развитием организации» уточнена роль эффективного использования экономических ресурсов для целей развития компании, обоснована классификация экономических ресурсов; сформулированы идея и принцип сбалансированности использования ресурсов, обоснована необходимость учета принципа сбалансированности использования ресурсов для регулирования развития компании; обоснована возможность использования инструмента производственных функций в исследовании. Также обоснована необходимость учета специфики производственной

системы транспортной компании, что требует разработки специального научного инструментария.

Во второй главе «Концептуальные положения и методические основы управления развитием транспортной компании на основе принципа сбалансированности использования ресурсов» уточнены основные понятия на которых базируется исследование: гармонизация, сбалансированность, гармонизация развития, сбалансированное развитие. Дано обоснование набору ключевых ресурсов и результирующих показателей деятельности, обоснована производственная функция, лежащая в основе экономико-математической модели управления ресурсами, позволившей модернизировать систему управления ими, представлена новая система экономических показателей, связанных с оценкой сбалансированности ресурсами, и управления ею. Основным результатом стала комплексная методика оценки сбалансированного соотношения экономических ресурсов транспортной компании и определения объемов инвестиций, направленных на достижение состояние сбалансированности.

В третьей главе «Результаты анализа сбалансированности ресурсов транспортной компании» проведен анализ развития ОАО «РЖД» с позиций предложенной концепции сбалансированного использования ресурсов, реализован первый блок комплексной методики, заключающейся в оценке текущего значения уровня сбалансированности использования ресурсов, определены экономические потери, обусловленные несбалансированным состоянием. Была выявлена несбалансированность использования ресурсов в ОАО «РЖД» со смещением в сторону трудовых ресурсов. Исследовано влияние научно-технического прогресса и организационных изменений на производственные результаты ОАО «РЖД», признанное в итоге незначительным.

В четвертой главе «Методические рекомендации по управлению развитием ОАО «РЖД» в рамках единого транспортного комплекса» реализован второй блок комплексной методики управления развитием,

позволивший определить размеры инвестиций в основные средства в зависимости от вариантов развития компании, обусловленных макроэкономическими и политическими факторами.

Заключение диссертации содержит анализ полученных результатов исследований, подведение итогов и рекомендаций по практическому применению полученных результатов.

В целом представленная диссертационная работа свидетельствует о высокой научной квалификации автора, его способности к аналитическому и критическому мышлению, умению обобщать полученные результаты, что подтверждается не только большим объемом аналитического материала, представленного в работе, но и его критической оценкой.

Таким образом, диссертационная работа Фроловичева Александра Ивановича является законченным исследованием, в котором была поставлена и решена научная задача по созданию механизмов управления развитием транспортной компании, в основе которых лежит совершенствование системы управления ресурсами. Работа отличается высокой исследовательской культурой, имеет высокое значение для сферы транспортной отрасли и отвечает потребностям современной экономической науки. В диссертационной работе последовательно и логично раскрываются актуальные проблемы, по теме диссертации предлагаются важные практические рекомендации.

### **Достоинство и недостатки в содержании и оформлении диссертации, влияние отмеченных недостатков на качество исследования.**

Достоинствами данной диссертации являются: системный подход к управлению производственно-экономическими ресурсами транспортной компании, развитие инструментов экономической оценки развития транспорта. В целом структуру диссертации можно признать вполне логичной, изложение – последовательным, поставленную цель – достигнутой.

Выводы и результаты, полученные соискателем в ходе диссертационного исследования, являются научно-обоснованными и значимыми.

В то же время, по диссертации имеются следующие замечания:

1. В диссертации автор использует термин единый транспортный комплекс страны, не пояснив, что понимается под этим термином и что связывает между собой субъекты хозяйствования разных организационно-правовых форм и форм собственности в единое целое; как и в каком виде проявляются комплексообразующие связи в едином транспортном комплексе.

2. При исследовании влияния научно-технического прогресса и организационных изменений (п.3.2) автор приходит к выводу, что «...по разработанной в диссертации комплексной методике результаты анализа показали несущественность влияния НТП и организационных изменений на сбалансированное соотношение ресурсов компании» (стр.119).

Но это никак не свидетельствует о том, что влияние инноваций и организационных изменений на развитие РЖД – «несущественное». Множество научных работ (в том числе и «Руководство Осло») свидетельствуют о возможности их взаимогенерации порождающей эффект мультипликации организационных изменений и синергетический эффект, а он измеряется интеграционным мультипликатором. Поэтому целесообразно было бы при разработке методических рекомендаций по оценке влияния НТП и организационных изменений на экономические результаты деятельности транспортной компании учесть этот факт.

3. Предлагая 280 млрд. руб. «...дополнительных инвестиций на замещение трудовых ресурсов производственной системы ОАО «РЖД» с целью гармонизации развития в едином транспортном комплексе» (стр.126), соискатель не поясняет как будет проходить «гармонизация». Если инвестиции будут направлены на преобразования человеческого капитала в структурный капитал компании – понятно. А если «...объёмы инвестиций, будут направлены «на замещении» трудовых ресурсов основными средствами» (стр.127), то здесь нужны пояснения.

Данные замечания носят преимущественно рекомендательный характер и не влияют на общую положительную оценку представленной диссертации.

**Соответствие автореферата основному содержанию диссертации.**

Автореферат и опубликованные Фроловичевым Александром Ивановичем работы в полном объеме отражают основные положения диссертационной работы, соответствуют ее содержанию и задачам исследования.

**Соответствие диссертации и автореферата требованиям ГОСТ Р**

**7.0.11-2011. Система стандартов по информации, библиотечному и издательскому делу. Диссертация и автореферат диссертации.**

**Структура и правила оформления. М.: Стандартинформ. - 2012.**

Диссертация и автореферат соответствуют требованиям ГОСТ Р 7.0.11-2011. Система стандартов по информации, библиотечному и издательскому делу. Диссертация и автореферат диссертации. Структура и правила оформления. М.: Стандартинформ. – 2012.

**Заключение о соответствии диссертации критериям, установленным «Положением о присуждении ученых степеней».**

В соответствии с п. 10 Положения о присуждении ученых степеней диссертация Фроловичева Александра Ивановича написана автором самостоятельно, обладает внутренним единством, содержит новые научные результаты и положения, выдвигаемые для публичной защиты, и свидетельствует о личном вкладе автора диссертации в науку. В данной диссертации приводятся сведения о практическом использовании полученных автором диссертации научных результатов, а также рекомендации по использовании научных выводов.

Предложенные автором диссертации решения аргументированы и оценены по сравнению с другими известными в настоящее время решениями.

В соответствии с п. 11 Положения о присуждении ученых степеней основные научные результаты диссертации опубликованы в пяти рецензируемых научных изданиях «Экономика железных дорог», «Транспортное дело России».

В соответствии с п. 14 Положения о присуждении ученых степеней в диссертации соискатель ученой степени ссылается на авторов и (или) источники заимствования материалов или отдельных результатов.

Диссертация Фроловичева Александра Ивановича на соискание ученой степени кандидата экономических наук является научно-квалифицированной работой, в которой содержится решение задачи, связанной с развитием механизмов регулирования развития транспортных компаний и комплексов на основе совершенствования системы управления ресурсами.

Данное диссертационное исследование имеет существенное значение для соответствующей отрасли знаний - экономики транспорта, что соответствует п. 9 Положения о присуждении ученых степеней, а ее автор заслуживает присуждения искомой ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05. – «Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями и комплексами – транспорт)».

Официальный оппонент  
Асаул Максим Анатольевич,  
доктор экономических наук,  
специальность 08.00.05 – Экономика и управление  
народным хозяйством (экономика,  
организация и управление предприятиями,  
отраслями и комплексами – транспорт),  
заместитель директора  
департамента транспорта и инфраструктуры,  
«Евразийская экономическая комиссия»

ул. Летниковская, д.2, стр.2, Москва, 115114  
+7 (495) 669-25-17, e-mail: asaul@eecommissin.org

«29 » ноября 2018 г.



М.А. Асаул