В диссертационный совет

Д 501.002.02

при МГУ имени М.В. Ломоносова

Отзыв

официального оппонента на диссертацию

Лещева Михаила Владимировича на тему «Формирование экономического механизма взаимодействия участников пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом», представленную на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством: экономика предпринимательства.

Актуальность избранной темы.

Пригородное железнодорожное сообщение, являясь частью социально значимой функции, как государства, так и транспортной отрасли, в последнее десятилетие является «заложником» неурегулированности взаимоотношений между федеральными, региональными властями, ОАО «РЖД» как владельцем инфраструктуры и подвижного состава, пригородными пассажирскими компаниями. Отсутствие согласованного механизма взаимодействия негативно отражается не только на эффективности субъектов транспортного рынка, но и на экономике регионов, а прежде всего, на населении (экономике домашних хозяйств).

Правительством РФ предпринимались неоднократные попытки отрегулировать данный процесс. Последняя мера в части реализации Концепции развития пригородных перевозок железнодорожным транспортом (Распоряжение Правительства № 857-р от 19.05.2014 г.), предусматривавшая обязанность субъектов РФ формировать заказ на пригородное сообщение и долгосрочный план действий по транспортному обслуживанию населения в регионе оказалась безуспешной.

Пригородные пассажирские компании работают в условиях постоянного недофинансирования, отсутствия долгосрочного заказа со

стороны регионов, но при этом им приходится конкурировать как с официальными, так и нелегальными автоперевозчиками.

Таким образом, для сохранения и развития пригородного комплекса сегодня жизненно важно закрепить долгосрочные «правила игры», в рамках которых будут четко прописаны взаимоотношения между всеми субъектами перевозок, определены процедуры формирования как заказа на услуги перевозчиков, так и источников финансирования их деятельности. В основу организации перевозок в пригородном железнодорожном сообщении должен быть положен долгосрочный транспортный заказ. Федеральная власть отвечает за согласованность механизма взаимодействия участников процесса, финансирование проектов модернизации и развития инфраструктуры, понимая, что это элементы системы экономической безопасности государства. При этом мировой опыт показывает, что участие государства в пассажирских перевозках практически неизбежно. В странах, где отказались от государственного финансирования, пригородное железнодорожное сообщение либо исчезло, либо существенно сократилось и теперь на его восстановление понадобятся миллиарды долларов.

В настоящее время в экономической литературе сложились неоднозначные мнения о механизмах взаимодействия объектов транспортных комплексов, что усложняет исследование вопросов функционирования экономических систем в целом. При всем многообразии представлений о механизмах, следует исходить из того, что реальная экономика функционирует и развивается в рамках общественного производства, отраженном в конкретном действии рыночных законов развития субъектов хозяйствования на транспортном рынке, регулируемом, в том числе, с учетом социальной политики государства.

Принимая во внимание сложность системы пригородных перевозок, приходим к пониманию актуальности выбранной темы.

Особое значение при разработке данной темы имеют проблемы неэффективности применяемых цен за использование имущественного

комплекса владельца подвижного состава, отсутствия необходимой для ведения предпринимательской деятельности мотивации: отсутствия возможности рентабельной деятельности при без альтернативности риска получения убытка.

С учетом вышеизложенного, диссертация на тему: «Формирование экономического механизма взаимодействия участников пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом», представляется важной, своевременной, а тема исследования – актуальной.

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

Отличительной чертой диссертации Лещева М.В. являет ся глубокий анализ модели взаимодействия всех участников пригородных пассажирских перевозок с точки зрения меняющегося в процессе реформ механизма юридических, экономических и организационных отношений данного сегмента современного транспортного рынка. Показано влияние практики субсидирования пригородных пассажирских перевозок на эффективность деятельности всех субъектов, участвующих в производстве и потреблении данной услуги: государства, институциональной инфраструктуры, пассажиров, ОАО «РЖД», пригородных пассажирских компаний.

В работе оценена категория «субъекта регулирования» на рынке пригородных перевозок с позиций развития методологии предпринимательства, а именно, сформулированы методы и способы оказания регуляторного воздействия в различных формах предпринимательства, в том числе и внешнего периметра по отношению к субъекту регулирования. Особое внимание уделено формированию и развитию системы инфраструктурного обеспечения транспортных организаций, ориентированных на выполнение работ в регулируемом секторе экономики и способствующих их устойчивому и эффективному с точки зрения потребителей развитию.

Обоснованность сделанных автором выводов и рекомендаций подтверждается убедительной базой количественных обоснований и расчетных моделей. Исследование выполнено на основе материалов Мирового банка, транспортных корпораций зарубежных стран, данных проектных, научно-исследовательских и производственных организаций в сфере железнодорожного транспорта, данных Федеральной службы государственной статистики о перевозочной деятельности, а также с использованием нормативно-правовых актов в данной отрасли: Гражданский кодекс Российской Федерации, Налоговый кодекса Российской Федерации, Устав железнодорожного транспорта и др.

Анализ степени обоснованности научных положений диссертации подтверждается сформулированными автором выводами относительно исследованных в современной литературе тенденций трансформации рынка железнодорожных перевозок, сравнения различных схем взаимодействия субъектов пригородного пассажирского сообщения, процессов и компонентов финансовой и экономической модели государственного регулирования пригородного комплекса. Все обозначенные процессы логически эффективно не завершены – ни в мире, ни в России, а значит, для решения задач диссертации требуют дальнейшей детальной проработки.

Теоретические положения, методические разработки и выводы обоснованы конкретными расчетами, представленными в виде таблиц, диаграмм и рисунков. Предложенные автором решения аргументированы, работа хорошо иллюстрирована. Все вышеназванное придает ей должную степень убедительности и обоснованности.

Обоснованность результатов исследования определяется и тем, что при его проведении автор учитывал специфические особенности функционирования пригородного пассажирского комплекса, а также то влияние, которое пассажирские перевозки оказывают на транспортную подвижность населения, социально-демографическое развитие и деловую активность регионов.

Достоверность и новизна полученных результатов.

Достоверность научных положений, выводов и разработок, сформулированных в диссертации, обеспечивается глубиной проработки научных трудов российских и зарубежных ученых по проблеме исследования, большим объемом научно-практического материала по теме диссертации, корректным использованием известных научных методов: статистического, системного, экономико-математического, логического и сравнительного анализа и синтеза, экспертных оценок, группировок, аналогии, моделирования. В главах работы содержатся необходимые статистические и иные материалы в виде таблиц, рисунков. Результаты диссертационной работы были одобрены на международных научно-практических конференциях.

Достоинства работы:

1. Сформулированы ключевые выводы о применимости международного опыта установления ставок аренды подвижного состава на базе применения ремонтного цикла и моделирования ремонтных событий на весь срок его использования, что может повысить эффективность взаимодействия владельцев инфраструктуры, подвижного состава, эксплуатационно-ремонтных компаний и компаний-операторов с учетом иной финансовой модели (гл. 2, с. 139-140).

2. В результате анализа трансформации экономического механизма взаимодействия субъектов пригородных железнодорожных перевозок выявлены противоречия, препятствующие их развитию. В частности, оценены риски противопоставления представителя естественной монополии и регионального органа власти, исполняющего «роль монопсонии», наличия внутренних конфликтов между участниками процесса вследствие несовершенства экономической модели их взаимоотношений, формирования стратегии оператора перевозки на базе оптимального объема выпуска услуги, обеспечивающего минимальный объем убытка и др. (с. 141-142)

3. Представлены результаты исследования взаимодействия участников пригородных пассажирских перевозок: определены структура, виды и роли субъектов, их мотивы, обязанности и распределение ответственности (145-146, 154-156). Предложено каждый вид участников процесса рассматривать в разрезе функций и мотивов, позволяющих провести анализ экономической модели их взаимодействия, корректности распределения ответственности и обязанностей (с. 146). Сделан вывод о том, что многообразие ролей, реализуемых субъектами взаимодействия, их динамичность, структурная сложность, а также индивидуальная мотивация формируют риски возникновения локальных конфликтов (с. 146).

4. На основе детального анализа ролей основных участников процесса и оценки результатов фактических отношений сформирована матрица экономического поведения и ограничений хозяйствующих субъектов, отражающая классификацию возникающих отношений (с. 147)

5. Определены условия и принципы формирования сбалансированной эффективной институциональной структуры как способа разрешения противоречий при организации перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении (с.152-155). Это позволило обосновать направления институциональных изменений, среди которых ключевым направлением процесса трансформации существующей системы взаимоотношений является изменение ролей участников процесса, что достигается перераспределением ответственности и рисков, установления их взаимодействия на основе рыночных механизмов и конкуренции при соблюдении гармонизации и сохранения единого экономического пространства (с.163-165).

6. Выявлены и обобщены проблемы в ценообразовании услуг по перевозке пассажиров в пригородном сообщении, препятствующие, по мнению автора, привлечению частных инвестиций в развитие этого рыночного сегмента (с. 167) и предложены способы их решения. В частности, обоснован подход к начислению амортизации, исходя из

планируемого срока окупаемости, а не срока полезного использования объекта основных производственных фондов (с. 171); начисление амортизации с учетом эволюции модельного ряда подвижного состава (с. 178). В ряде случаев рекомендовано «отказаться от амортизации при ценообразовании и заменить ее на справедливую стоимость актива» (с. 175).

7. Разработан классификатор типов подвижного состава, в отношении которого предложен процесс определения стоимостной базы (процедура назначения аналога и стоимости его замещения) (с.176-178, 180); сформирован порядок расчета стоимостной базы платы за пользование подвижным составом на базе справедливой стоимости (с.185), что позволяет уточнить методику формирования стоимостной базы за пользование подвижным составом в условиях его обесценения в учете.

8. Предложен принцип единства оперативного управления системой перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении – функции целеполагания и координации возложены на оператора (консолидатора), основной задачей которого является объединение интересов различных участников, обеспечивая общий согласованный всеми сторонами вектор функционирования организации (с. 166).

9. Разработана модель ремонтного цикла подвижного состава (с. 189-190) с учетом влияния основных особенностей функционирования эксплуатационно-ремонтного комплекса на полигоне осуществления пригородных пассажирских перевозок (с. 190-193), что позволяет скорректировать величину совокупных затрат на ремонт подвижного состава.

Теоретическая и практическая значимость полученных автором результатов.

Несомненными достоинствами данной работы следует считать комплексное исследование и глубокий анализ трансформаций повышения эффективности взаимодействия участников процесса пригородных пассажирских железнодорожных перевозок на базе цен, отвечающих их активности и актуальной стоимости используемых основных средств.

Работа характеризуется логичностью изложения материала, аргументированностью предложений и рекомендаций, сделанных по результатам проведенного исследования. Теоретические, экспериментальные данные, которыми оперирует автор работы, являются достаточными, чтобы на их основании делать серьезные научные выводы и практические рекомендации.

Следование теории обеспечения конкурентоспособности предпринимательских структур позволило обосновать положение о замещении среднесетевой ставки пользования подвижным составом на территории России региональной стоимостью владения и пользования им.

С использованием основных положений теории риск-менеджмента были выделены и систематизированы предложения по построению ставки аренды подвижного состава в рамках формирования эффективного экономического механизма взаимодействия участников пригородного пассажирского сообщения в России с учетом распределения ответственности и рисков между владельцем, пользователем подвижного состава и государством.

Сделанные автором предложения и разработанная методика расчета стоимостной базы платы за пользование подвижным составом в условиях его обесценения в учете на основе стоимости современного аналога и функциональных отличий объекта анализа представляют собой новый подход к обоснованию и расчету тарифов на услуги, связанного с пользованием пригородного подвижного состава.

Кроме того, регуляторы, владельцы инфраструктуры и подвижного состава, пригородные пассажирские компании могут использовать обоснованные автором методологические подходы, указанную выше методику и результаты, полученные при ее апробации, для формирования нового экономического механизма взаимодействия, позволяющего повысить эффективность услуги пассажирской перевозки.

Оценка содержания диссертации, её завершенность.

Диссертационное исследование Лещева Михаила Владимировича является комплексной научной работой. В рамках работы автор предложил варианты решения проблем институциональных изменений и оптимизации внутренних механизмов функционирования субъектов пригородного пассажирского сегмента рынка железнодорожных услуг на базе принципиально новых экономических моделей использования подвижного состава, обеспечивающих баланс интересов всех участников процесса, в первую очередь потребителей услуги – пригородной пассажирской перевозки.

Структура диссертации соответствует поставленным цели и задачам. Диссертация состоит из трех глав, которые описывают выполненное автором исследование трансформации железнодорожных транспортных комплексов в мире и оценку последствий железнодорожных реформ, анализ зарубежного и российского опыта организации пригородных железнодорожных перевозок и страновых моделей государственного регулирования пригородного сообщения, изменения институциональной структуры и внутренних механизмов функционирования пригородного сегмента рынка транспортных услуг.

В работе приведены результаты выделенных автором условий формирования оптимальной регуляторной модели, обеспечивающей баланс интересов участников пригородных перевозок, корректного распределения рисков и ответственности, эффективности их деятельности и устойчивости предоставления услуги для населения. Обоснована схема устройства сбалансированной институциональной структуры пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом на базе рыночных условий воспроизводства базовых активов, участвующих в процессе перевозок, имеющих циклический характер.

Приведены результаты анализа возможности применения среднесетевых ставок и сформирован вывод об отсутствии предпосылок для

отказа от региональных цен, поскольку имеют место отличия в условия работы подвижного состава на соответствующих территориях, в структуре эксплуатируемого парка, в фондовооруженности деповского хозяйства и загрузке ремонтных мощностей.

Введение посвящено обоснованию актуальности проблем разработки нового экономического механизма взаимодействия участников железнодорожных пригородных пассажирских перевозок, способного обеспечить как эффективность всех участников процесса, так и устойчивость производства и потребления данной услуги.

Работа изложена на 234 машинописных страницах, содержит 28 рисунков и 8 таблиц. Библиографический список содержит 188 наименований работ отечественных и зарубежных авторов.

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

Выводы и результаты, полученные соискателем в ходе диссертационного исследования, являются научно обоснованными и значимыми. Вместе с тем по содержанию диссертационной работы имеется ряд замечаний и вопросов, представляющих предмет для научной дискуссии.

1. В работе нет однозначной формализации объекта исследования, используется: «железнодорожный комплекс» (с.18,39), «железнодорожный транспорт» (с.18), «сектор железнодорожного транспорта» (с.26), система железнодорожного транспорта» (с.42), при этом отсутствуют определения данных понятий;
2. На стр.9 указано, что «На сегодняшний день в России отсутствуют исследования, в рамках которых проводится комплексный анализ особенностей взаимодействия всех участников процесса пригородных пассажирских перевозок» (с. 9). При этом, проблема пригородных перевозок чрезвычайно актуальна и исследуется с различных сторон о чем свидетельствует библиографический список, приведенный в диссертации.

3. В периметр участников процесса, указанного на стр.9 не включено население, являющееся важным участником (стейкхолдером) этого процесса, о чем автор неоднократно упоминает в своей работе, это требует уточнения.
4. Рекомендации по хеджированию рисков участников процесса пригородных перевозок целесообразно четко идентифицировать (с.204).

Соответствие автореферата основному содержанию диссертации.

Автореферат диссертации Лещева М.В. полностью отражает научную новизну и содержание диссертационного исследования.

Диссертация и автореферат соответствуют требованиям системы стандартов по информации, библиотечному и издательскому делу, а также структуре и правилам оформления диссертационных работ.

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

В соответствии с п. 10 Положения о присуждении ученых степеней диссертация Лещева Михаила Владимировича написана автором самостоятельно, обладает внутренним единством, содержит 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 рецензируемых научных изданиях «Экономические науки», «Транспортное дело России», «Вопросы экономики и права».

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 Лещева Михаила Владимировича на соискание ученой степени кандидата экономических наук является научно-квалифицированной работой, в которой содержатся решение задачи, связанной с особенностями управления пригородными пассажирскими перевозками железнодорожным транспортом, специфическим методологическим обеспечением и управлением предпринимательской деятельностью на данном сегменте транспортного рынка как одним из стратегических ресурсов и внутренних источников развития национальной и региональной экономики. Данное обстоятельство имеет существенное значение для соответствующей отрасли знаний, а именно для экономики предпринимательства, что соответствует п. 9 Положения о присуждении ученых степеней.

Учитывая вышеизложенное, автор заслуживает присуждения искомой ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05. – «Экономика и управление народным хозяйством: экономика предпринимательства».

Официальный оппонент,
Журавлева Наталья Александровна,
доктор экономических наук, профессор,
заведующая кафедрой «Экономика транспорта»
Федерального государственного бюджетного
образовательного учреждения
высшего профессионального образования
«Петербургский государственный университет
путей сообщения Императора Александра I»
(ФГБОУ ВПО ПГУПС)

Н.А. Журавлева

«25» ноября 2015 г.

Подпись руки Н. А. Журавлевой
удостоверяю.
Начальник Службы управления персоналом
университета Г.Е. Егоров
25 ноября 2015 г.