

В диссертационный совет

Д 501.002.02

при МГУ имени М.В. Ломоносова

**ОТЗЫВ официального оппонента  
на диссертацию Лещева Михаила Владимировича  
«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 исследования для науки и практики**

К настоящему времени в результате реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте с участием субъектов Российской Федерации созданы пригородные пассажирские компании для организации перевозок пассажиров в пригородном пассажирском сообщении – социально значимом сегменте экономики. Пригородные пассажирские компании арендуют подвижной состав и приобретают услуги железнодорожной инфраструктуры. Деятельность пригородных пассажирских компаний регулируется на региональном и федеральном уровнях. Таким образом, деятельность компаний-перевозчиков в пригородном железнодорожном сообщении в настоящий момент отделена от деятельности компании, владеющей железнодорожной инфраструктурой и предоставляющей услуги по ее использованию.

Учитывая социальный характер пригородных пассажирских перевозок, тарифы на них устанавливаются государственными регулирующими органами ниже себестоимости и не покрывают операционных затрат пригородных пассажирских компаний на организацию перевозок. Это требует соответствующих мер поддержки со стороны бюджетов субъектов РФ. Однако в настоящее время субсидии от различных субъектов Федерации недостаточны или полностью отсутствуют.

Складывающаяся ситуация формирует существенный объем задолженности пригородных пассажирских компаний перед собственником активов (инфраструктуры и подвижного состава). Неэффективность отношений приводит к формированию убытков, как у собственника активов, так и у компаний-перевозчиков и, в конечном счете, к снижению количества и качества предоставляемых перевозочных услуг населению.

Дисбаланс, возникший в системе экономических отношений, связанных с организацией перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, создает существенные социальные риски.

В этих условиях необходимо формирование эффективного экономического механизма взаимодействия владельцев инфраструктуры, подвижного состава, ремонтного комплекса, перевозчика, пассажиров и государства в пригородном железнодорожном сообщении, обеспечивающего баланс интересов участников процесса, эффективность и устойчивость предоставления перевозочных услуг для населения.

Все это свидетельствует об актуальности и значимости темы диссертации Лещева М.В.

### **Оценка новизны и достоверности диссертационного исследования**

Диссертационная работа М.В. Лещева посвящена формированию элементов экономического механизма взаимодействия всех участников процесса предоставления и потребления услуги по перевозке пассажиров в пригородном сообщении, обеспечивающего баланс интересов участников процесса.

Результаты исследования обладают признаками научной новизны. Благодаря анализу зарубежного опыта взаимодействия участников пригородного (регионального) пассажирского движения выявлены современные тенденции развития рынка пригородных пассажирских перевозок: разделение функций управления железнодорожной инфраструктурой и операторской деятельностью, открытость транспортного

рынка, гармонизация национальных железнодорожных систем Евросоюза в области технического регулирования, требований безопасности (с. 65-68), сформулированы основные причины, сдерживающие развитие рынка пригородных железнодорожных перевозок: высокие входные барьеры, особый статус компаний-операторов – преемниц бывших естественных монополистов, общественный характер услуг и необходимость государственной поддержки при дорогостоящей инфраструктуре и высоким ценам на ее услуги (с. 69-80). На основе анализа зарубежных моделей государственного регулирования деятельности в области пригородного пассажирского движения зарубежом (с. 81-109) сделан вывод о применимости международного опыта в Российской Федерации для повышения эффективности взаимодействия участников процесса путем формирования соответствующей мотивации участников, в том числе на базе формирования справедливых цен на услуги.

В диссертации исследована система взаимодействия собственника активов (инфраструктуры, подвижного состава) государства и компаний-перевозчиков в пригородном железнодорожном сообщении России, выявлены необходимость трансформации механизма взаимодействия участников пригородного пассажирского движения в части институциональных и внутрисистемных механизмов (с. 113, 123). Особое внимание автором уделено принципам построения ставок аренды при предоставлении подвижного состава пригородной компании. С учетом регуляторной функции государства, мирового опыта и отечественной практики сделан вывод о необходимости более полного учета региональных особенностей стоимости и условий эксплуатации подвижного состава (с. 125-136).

В третьей главе диссертации «Трансформация экономического механизма взаимодействия участников пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом» (с. 141-212) рассмотрены изменения институциональной структуры и механизма хозяйственной координации, рассмотрены методы определения стоимостной базы платы за

пользование подвижным составом в условиях его обесценения в учете, определены условия сбалансированной конструкции ценового предложения. Практический интерес в рамках формирования экономического механизма взаимодействия участников пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом представляет матрица экономического поведения и ограничений хозяйствующих субъектов. Автор делает вывод о наблюдающемся дисбалансе отношений, о доминировании деструктивных конфликтов, что препятствует развитию всех участников процесса (с. 147-150). В связи с этим требуются новые подходы к построению тарифов на услуги, связанные с использованием подвижным составом, с учетом регуляторной функции государственных органов, в сфере пригородного пассажирского сообщения. Для этого автором предложен методический подход к расчету стоимости сервисного обслуживания подвижного состава на базе ремонтного цикла (с. 186), использование которого будет способствовать поддержанию подвижного состава в работоспособном состоянии.

Следует отметить следующие результаты, полученные лично автором в ходе исследования и обладающие признаками научной новизны:

- предложен и логически обоснован вывод о необходимости регионализации уровня стоимости владения и пользования подвижным составом, а также выявлены противоречия при использовании среднесетевой ставки аренды подвижного состава на территории России;

- определены составляющие ставки аренды подвижного состава в рамках формирования эффективного экономического механизма взаимодействия участников пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом с учетом распределения ответственности и рисков между ними;

- разработан методический подход к определению платы за пользование подвижным составом в условиях его обесценения в учете, предусматривающий использование стоимости замещения как основного

ценообразующего фактора при оценке стоимости прав его владения и пользования.

### **Общие замечания по диссертации**

Несмотря на высокий методологический уровень диссертационного исследования и его практическую значимость, следует указать и на некоторые его недостатки.

1. Объем материала первой главы (с. 18-65), посвященной трансформации зарубежных железных дорог в грузовом и пассажирском движении дальнего следования, можно было бы сократить без ущерба для раскрытия темы диссертации.

2. Во второй главе при описании экономического механизма взаимодействия участников пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом автор приводит глубокий анализ зарубежного опыта взаимодействия участников пригородного пассажирского сообщения. Однако автору следовало бы сопоставить конкретные направления перевозок в пригородном сообщении с российскими условиями.

3. В диссертационном исследовании на с. 152 автор делает вывод, что «...важнейшим условием устойчивого и эффективного осуществления процесса перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении является наличие согласованной воли и сформированной системы мотивов участников взаимодействия, а также наличия релевантного процессу ресурса». При этом не указывает, как выстроить компромиссную модель согласования интересов участников с противоположными интересами и мотивами.

4. Автором разработана и предложена методология определения стоимостной базы платы за пользование подвижным составом в условиях его обесценения в учете, предусматривающая замену бухгалтерской амортизации, как основного ценообразующего фактора при определении стоимости прав владения и пользования, на стоимость замещения, формируемую на основе стоимости современного аналога и функциональных отличий объекта анализа. Следовало бы привести

экономические расчеты изменения действующих тарифов по перевозкам пассажиров в пригородном сообщении с использованием предложенного подхода.

## Заключение

Указанные замечания имеют рекомендательный характер и не снижают научной и практической ценности диссертации. В соответствии с п. 11 Положения о присуждении ученых степеней основные положения и содержание диссертации М.В. Лещева опубликованы в рецензируемых научных изданиях, автореферат в полной мере раскрывает основные положения диссертации и соответствует ее содержанию.

Диссертация М.В. Лещева на соискание ученой степени кандидата экономических наук представляет собой самостоятельное завершённое научное исследование, содержащее конкретные предложения, имеющие существенное значение для управленческой науки и практики, и в полной мере отвечает требованиям ВАК РФ, предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – экономика и управление народным хозяйством: экономика предпринимательства, а ее автор Лещев Михаил Владимирович заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по данной специальности.

16. 11. 2015,

Официальный оппонент,  
Заведующий отделением  
«Экономика и финансы»  
ОАО «ВНИИЖТ»

доктор экономических наук, профессор

О.Ф.Мирошніченко

Подпись официального оппонента Мирошниченко О.Ф. заверяю:

Начальник отдела управления  
персоналом ОАО «ВНИИЖТ»  
Даничева Н.А.

