



**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ**

**«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ»
МГУПС (МИИТ)**

ул. Образцова, д. 9, стр. 9, Москва, ГСП-4, 127994

тел./факс: (495) 681-1340

e-mail: tu@miit.ru

24.11.2015 № 163/8299

на № _____ от _____

УТВЕРЖДАЮ:

Проректор по научной работе и инновациям,
кандидат технических наук, доцент,
федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего
профессионального образования
«Московский государственный университет
путей сообщения» (МГУПС (МИИТ))



А.М. Давыдов
2015 г.

ОТЗЫВ

ведущей организации федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Московский государственный университет путей сообщения» 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.

Важность совершенствования экономического механизма взаимодействия участников пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в соответствии с современными требованиями экономики обусловлена необходимостью повышения эффективности деятельности пригородного пассажирского комплекса, обеспечения безубыточной его работы, а также изменением требований пассажиров к повышению качества транспортного обслуживания. В настоящее время доходы от перевозок пассажиров в пригородном сообщении значительно ниже расходов на организацию перевозочного процесса, что требует соответствующих мер поддержки со стороны бюджетов.

За последние годы уровень субсидий не превышает 40% от требуемого объема финансирования со стороны бюджетов разных уровней, что ухудшает финансово-экономические показатели не только созданных за годы реформирования пригородных пассажирских компаний, но и других участников перевозочного процесса и, в первую очередь, компании, предоставляющей услуги инфраструктуры – ОАО «Российские железные дороги».

Проработка вопросов и решение экономических проблем взаимодействия участников пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом будет способствовать эффективному развитию железнодорожного транспорта в целом. В связи с этим тема диссертационного исследования Лещева М.В. является **актуальной**.

Обоснованность и достоверность положений, научных выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации, обусловлена аналитической структурой работы, доказательностью полученных выводов, которые подтверждены экономическими расчетами. Анализ содержания диссертационной работы, автореферата диссертации, а также списка опубликованных работ по теме исследования позволяют сделать однозначный вывод о том, что основные результаты диссертационной работы Лещева М.В. достоверны, обоснованы и в достаточной степени апробированы, поскольку они базируются на фундаментальных положениях экономической науки, а также подтверждены результатами сравнительного анализа отечественной и зарубежной практики. Достоверность исследования обеспечена использованием данных, опубликованных в рецензируемых отечественных и зарубежных изданиях, а также официальных данных о хозяйственной деятельности холдинга «Российские железные дороги» и других крупнейших компаний России.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в следующем:

1. Обоснована необходимость трансформации регуляторной модели взаимодействия государства, владельца подвижного состава и эксплуатационно-ремонтного комплекса, владельца инфраструктуры и компаний-операторов в сфере пригородного пассажирского комплекса, учитывающей

обеспечение баланса интересов сторон, корректного распределения рисков и ответственности. Развитие конкуренции на железнодорожном транспорте характеризуется инерционностью демополизации отношений, особенно в сфере обслуживания пассажиров. Автор делает правильный вывод о том, что основными причинами этого являются неполное разделение функций оператора инфраструктуры и подвижного состава, государственное регулирование деятельности владельца железнодорожной инфраструктуры, а также сложное переплетение схем установления платы за предоставление услуг инфраструктуры. В связи с этим важным элементом экономического механизма взаимодействия участников пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом является обоснованное формирование стоимостной базы деятельности каждого из них при осуществлении перевозочного процесса.

2. Сделано заключение о применимости международного опыта функционирования систем пригородного пассажирского сообщения США, Великобритании, Франции, Германии, Швеции для повышения эффективности взаимодействия участников процесса осуществления пригородных пассажирских перевозок и необходимости устранения существующего дисбаланса в отношениях путем формирования соответствующей мотивации участников, в том числе на базе цен, отвечающих их активности и актуальной стоимости используемых основных средств. Приведенный соискателем анализ зарубежного опыта показал, что в каждой стране существует свой исторически сложившийся подход к организации перевозок пассажиров в пригородном сообщении и однозначного совпадения подхода зарубежных стран с российской практикой нет. Наиболее близкая к российской схема организации пассажирского пригородного сообщения существует в Великобритании, Германии и Швеции. Автором рассмотрены вопросы государственной поддержки в странах ЕС. Железнодорожные компании могут получать прямую выгоду от государственной поддержки, в частности по обязательствам в рамках осуществления общественных услуг, а также финансирование в вопросах инвестиционной деятельности и координации их транспортной деятельности. Государственная поддержка может принимать форму перекрестного субси-

дирования между компанией, управляющей инфраструктурой, и компанией-оператором железнодорожного сектора. В этих условиях компании-операторы получают выгоду от государственной поддержки, предоставленной изначально в рамках неконкурентного сегмента компаниям, управляющим инфраструктурой, и подобная поддержка, естественным образом, искажает конкуренцию на железнодорожных транспортных рынках. При этом автор отмечает, что имеют место случаи по чрезмерным компенсациям, например, предоставленным в Германии компании DB Regio в рамках осуществления ею региональных пассажирских перевозок в Берлине и Бранденбурге.

3. Разработаны принципы, необходимые условия и объекты трансформации механизма взаимодействия участников пригородного пассажирского сообщения в России с точки зрения институциональных трансформаций и внутренних механизмов функционирования системы для гармонизации межсубъектных отношений и сохранения единого экономического пространства. Основными задачами проведения структурных реформ на железнодорожном транспорте являются повышение эффективности его работы, снижение уровня субсидирования убыточных видов деятельности, повышение прозрачности тарифообразования по отдельным составляющим, а также развитие конкуренции. Соискатель предложил систему типизации конфликтов (комплементарные, конструктивные, деструктивные), которая способствует пониманию направлений совершенствования экономического механизма взаимодействия участников пригородного пассажирского комплекса. К сожалению, следует констатировать и это также отмечает Лещев М.В., деструктивные конфликты доминируют и препятствуют развитию всех участников перевозочного процесса. Рассматриваемая модель взаимодействия участников пригородных пассажирских перевозок не относится к категории самонастраивающихся. Особенности участников модели и внутренние противоречия требуют совершенствования системы экономических отношений между ними.

Выдвинут и логически обоснован вывод о регионализации уровня стоимости владения и пользования подвижным составом и отсутствии пред-

посылок для установления среднесетевой ставки на территории России. В настоящее время функционирование отечественной системы железнодорожного транспорта в пригородном пассажирском сообщении осуществляется в условиях разнонаправленности интересов основных его участников. Так, с одной стороны, естественная монополия (владелец инфраструктуры и парка подвижного состава) стремится максимизировать свои результаты (не имея в условиях регулирования стройного механизма мотивации эффективного использования производственных ресурсов), а, с другой стороны, региональные власти, являющиеся заказчиком пригородных перевозок, стремятся минимизировать свои расходы, приобретая услуги по низким ценам. В этом случае возникают конфликтные ситуации между участниками. При рассмотрении российского опыта государственной поддержки деятельности пригородного пассажирского комплекса, Лещев М.В. определяет особенности формирования региональных субсидий в связи с регулированием тарифа на пригородные железнодорожные перевозки. Определение порядка и условий предоставления субсидий и использование конкретного подхода к расчету размера субсидий находится в компетенции субъекта РФ, и в зависимости от региона они значительно различаются.

4. Сформирован методический подход к определению ставки аренды подвижного состава, обеспечивающий распределение ответственности и рисков между владельцем, пользователем подвижного состава и государством. По мнению автора, важной составляющей тарифа по пригородным пассажирским перевозкам является ставка аренды подвижного состава для их осуществления. При этом возникает необходимость проведения анализа процесса компенсации выпадающих доходов операторов арендуемого подвижного состава, осуществляемого государственными органами различного уровня.

5. Разработана методология расчета стоимостной базы платы за пользование подвижным составом. Для обеспечения гармонизации взаимодействия участников пригородных пассажирских перевозок соискатель обосновывает необходимость трансформации следующих объектов (стоимость владе-

ния подвижным составом; система измерителей интенсивности использования подвижного состава; конструкция тарифа за ремонт подвижного состава; принципы возобновления основных средств, участвующих в процессе; способы оценки сроков службы подвижного состава). Это позволило автору сформировать условия воспроизводства базовых активов, участвующих в процессе перевозок, имеющих циклический характер, определить методы определения стоимостной базы платы за пользование подвижным составом в условиях его обесценения в учете, разработать методологию расчета стоимости сервисного обслуживания подвижного состава на базе ремонтного цикла, а также предложить сбалансированную конструкцию ценового предложения на услуги, связанные с качественными показателями пользования подвижным составом в сфере пригородного пассажирского сообщения.

Теоретическая значимость данного исследования заключается в развитии теоретических и методологических положений по формированию экономического механизма взаимодействия участников пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом.

Практическая значимость диссертационного исследования состоит в том, что предложенные методические подходы и рекомендации могут быть использованы при разработке инструкций, распоряжений по регулированию деятельности владельца подвижного состава, перевозчика, компании-оператора, законных и подзаконных актов Правительства Российской Федерации, Министерства транспорта, распоряжений федеральных и региональных регулирующих органов. Кроме того, основные положения диссертации могут быть использованы в учебном процессе.

По работе имеются следующие **замечания**:

1. На наш взгляд, по специальности «08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством: экономика предпринимательства» объектом исследования является процесс формирования, функционирования и развития предпринимательских структур при предоставлении услуги по перевозке пассажира железнодорожным транспортом в пригородном сообщении. А

указный автором экономический механизм взаимодействия участников является интерпретацией предмета исследования.

2. При формировании модели стоимости сервисного обслуживания «Капитальный ремонт» по составным элементам (стр. 197 диссертации), автором предложено учитывать коэффициенты, определяющие уровень доходности каждого составного элемента, дифференцированные в зависимости от типа расходов. При этом автором не дается пояснения, должны ли они быть сбалансированными в текущем периоде, или какой-то из элементов должен быть более значимым с учетом приоритетов развития на перспективу.

3. Автором предложено при предоставлении подвижного состава в пользование перейти от измерителя «вагоно-км» к измерителю «год пользования». Реализация предложенного подхода позволит разграничить ответственность за эффективность использования подвижного состава во времени и перераспределит риски на участников, имеющих возможность влиять на ситуацию. На наш взгляд, целесообразно использовать традиционный для железнодорожного транспорта измеритель «вагоно-часы».

4. Некоторые пункты списка литературы не соответствуют требованиям ГОСТ Р 7.0.11-2011. «СИБИД. Диссертация и автореферат диссертации. Структура и правила оформления»

5. В тексте диссертации имеется небольшое количество опечаток и некоторые неточности. В целом это свидетельствует о самостоятельном выполнении работы.

Указанные замечания имеют частный характер и не влияют на высокий **теоретический уровень** диссертации и ее **практическую значимость**.

Содержание и структура диссертации находятся в логическом единстве и соответствуют поставленной цели исследования и критерию внутреннего единства. Выдвигаемые соискателем теоретические положения и методические подходы, а также сформированные в диссертации выводы и предложения, рассматриваемые как результаты исследования, генерируют приращение научных знаний.

Диссертационная работа выполнена в рамках паспорта научной специальности п. 8.4. Прогнозирование структурных изменений развития предпринимательства в условиях глобализации мирового рынка; п. 8.8. Государственное регулирование и поддержка предпринимательской деятельности, (сущность, принципы, формы, методы); основные направления формирования и развития системы государственного регулирования и поддержки предпринимательства; п.8.10. Методология, теория обеспечения конкурентоспособности предпринимательских структур. Формы современной конкуренции и их влияние на содержание предпринимательской деятельности.

К п. 8.4 следует отнести предложения автора по обоснованию общих принципов организации схемы взаимодействия участников пригородного пассажирского сообщения и прямой зависимости эффективности схемы от гармоничного распределения рисков, обязанностей и ответственности между её участниками и применению международного опыта для повышения эффективности взаимодействия участников процесса и устранения существующего дисбаланса в отношениях, путем формирования соответствующей мотивации участников.

К п. 8.8 следует отнести вывод о регионализации уровня стоимости владения и пользования подвижным составом и отсутствии предпосылок для установления среднесетевой ставки на территории России с учетом регуляторной функции государственных органов в сфере пригородного пассажирского сообщения в мире и в отечественной практике.

К п. 8.10 следует отнести предложения по конструкции 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.

Автореферат соискателя Лещева М.В. полностью отражают научную новизну и содержание диссертационной работы.

Отмеченное выше позволяет сделать вывод о том, что диссертация Лещева М.В. по своему теоретическому уровню, научной новизне и практическому значению полностью соответствует п. 9 «Положения о присуждении ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации № 842 от 24.09.2013 г., предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата наук. Ее автор, Лещев Михаил Владимирович, заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством: экономика предпринимательства.

Отзыв на диссертацию Лещева М.В. рассмотрен на заседании кафедры «Экономика и управление на транспорте» федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Московский государственный университет путей сообщения», одно из основных направлений научно-исследовательской деятельности которого соответствует тематике диссертации.

Протокол № 8 « 24 » ноября 2015 г.

Доктор экономических наук,
специальность: 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт),
адрес: 127994, г. Москва, ул. Образцова 9 стр. 9,
e-mail: mtk3403@mail.ru, 8(495)973-36-90
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Московский государственный университет путей сообщения» (МГУПС (МИИТ)),
кафедра «Экономика и управление на транспорте»,
заведующий кафедрой, профессор



Наталья Петровна
Терешина