

В диссертационный совет ДМ 218.012.06 на базе федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Сибирский государственный университет путей сообщения»

## **О Т З Ы В**

**официального оппонента, доктора экономических наук, профессора Сулова Никиты Ивановича на диссертацию Кубрак Натальи Александровны, выполненную на тему: «Экономическая оценка консолидации парка грузовых вагонов», представленную на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт)**

### **Актуальность выбранной темы исследования**

Современные организационно-правовые формы транспортных компаний, функционирующих на базе государственной, частной и муниципальной форм собственности, обуславливают возможности гибкого взаимодействия основных участников процесса грузовых перевозок для общего повышения ее эффективности. Одной из важнейших проблем, возникающих в новых условиях реформирования системы железнодорожного транспорта является проблема управления процессом эксплуатации грузовых вагонов частного парка. Ее решение затрагивает все уровни организации перевозочного процесса и работы российских железных дорог – от муниципального до федерального. Оно направлено, прежде всего, на повышение качества основных видов производственно-хозяйственной и финансовой деятельности ОАО «РЖД», в целях снижения издержек компаний-операторов. Большие возможности такого снижения связаны с улучшением организации порожнего пробега грузовых вагонов частного

Актуальность и своевременность диссертационного исследования Кубрак Н.А. определяется также и тем, что в достаточно неопределенных условиях современной экономики РФ и институционального строительства в системе железнодорожного транспорта, существует потребность в новых методах организации эксплуатационной деятельности. Указанные методы должны стимулировать всех основных участников перевозочного процесса на железнодорожном транспорте к росту эффективности и снижению издержек компаний-операторов. В этой связи

можно констатировать, что актуальность диссертационного исследования соискателя Кубрак Натальи Александровны «Экономическая оценка консолидации парка грузовых вагонов», представленного на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт), не вызывает сомнения.

Содержание диссертации соответствует:

п. 1.4.86 – исследование экономической эффективности новых форм и способов организации перевозок, транспортного строительства, технического обслуживания и ремонта подвижного состава;

п. 1.4.87 – исследование закономерностей и принципов распределения пассажиро- и грузопотоков по видам транспорта, выбора схем освоения перевозок и организации перевозочного процесса.

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

В качестве теоретической базы диссертационного исследования соискателем использовались научные методы экономического анализа (функциональный, системный, исторический), методы классификации данных (кластерный анализ), общеметодологические принципы научного исследования. В достаточной мере использованы научные работы отечественных и зарубежных ученых и организаций. Для обоснованности выводов описательной части существующего состояния анализируемой проблемы были изучены документы и информационные материалы Министерства транспорта РФ, ОАО «РЖД», АО «ФГК», а также транспортных компаний и независимых агентств. Кроме того, Кубрак Н.А. в процессе изложения проблемы активно опиралась на федеральные законодательные и нормативные документы РФ, были учтены публикации в средствах массовой информации, разработки отечественных и зарубежных ученых, включая специализированные периодические издания.

### **Достоверность и научная новизна полученных результатов, выносимых на защиту**

Достоверность научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации, обеспечивается изучением соискателем реального состояния использования парка грузовых вагонов в перевозочном процессе.

Выводы, научные положения и практические рекомендации, полученные в рамках представленного исследования, обладают новизной и дополняют существующие в этой проблемной области подходы.

Достоверность и репрезентативность полученных соискателем научно-методических результатов, подтверждается публикациями их в открытой печати. Так, по теме диссертационного исследования опубликовано 9 научных работ, из них 5 научных статей в специализированных изданиях, входящих в перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий, рекомендованных ВАК РФ для публикаций основных результатов научных исследований. Причем это ведущие научно-методические и практические журналы железнодорожной отрасли РФ – Железнодорожный транспорт, Экономика железных дорог и др.

**Научная новизна** диссертационного исследования заключается в расширение подходов и совершенствование методов управления перевозочным процессом в новых организационно-экономических условиях хозяйствования железнодорожного транспорта на базе экономической оценки консолидации парка грузовых вагонов. В связи с этим в работе:

1. Разработаны организационно-экономические инструменты для согласования экономико-технологических составляющих эксплуатационной работы, как основы операторской деятельности на основе комплексного анализа и экономической оценки условий грузоперевозок с использованием частного вагонного парка (с.124-133);

2. Разработана и апробирована организационно-экономическая модель технологического аутсорсинга для консолидации парка грузовых вагонов на принципах централизации управления порожним подвижным составом (с.96-104);

3. Выявлены организационно-экономические условия для перехода компаний-операторов подвижного состава в консолидированный парк вагонов, классифицированы риски с элементами управления ими для операторов подвижного состава при переходе в консолидированный парк вагонов (с.144-154);

4. Предложен подход к расчету пропускной способности при консолидации парка грузовых вагонов для управления порожним пробегом грузового вагона, основанный на анализе эксплуатационных расходов (с.155-158).

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

Практическая значимость исследования подтверждается использованием основных результатов исследования при разработке производственных годовых и квартальных планов с ежемесячной разбивкой частного парка АО «ФГК» по роду подвижного состава и по станциям отправления. Посредством апробации схемы технологического аутсорсинга в хозяйственной деятельности АО «ФГК» был проведен организационно-экономический эксперимент, связанный с консо-

лидацией грузовых вагонов частного парка и осуществлена попытка централизации управления порожними вагонами посредством «усиления» зоны юридической (правовой) ответственности ОАО «РЖД» за перемещением по сети порожних вагонов и некоторого законодательного увеличения производственных и организационно-технологических возможностей транспортного холдинга управлением порожним пробегом вагонов.

### **Оценка содержания диссертации и ее завершенность**

Диссертационная работа Кубрак Н.А. является законченной самостоятельной научно-квалификационной работой, структура и содержание диссертации в целом соответствует сформулированным в исследовании целям и задачам. Следует отметить логику изложения материалов: от критического обзора сложившихся условий управления парком грузовых вагонов до практических рекомендаций направленных на эффективную организацию перевозочного процесса.

Представленная диссертационная работа соискателя Кубрак Н.А. состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и приложений. Изложение материалов исследования проиллюстрировано структурно-логическими схемами, рисунками, таблицами, расчетами и содержит большое количество ссылок на научные исследования отечественных и зарубежных авторов.

**В первой главе «Этапы реализации изменений форм собственности при формировании железнодорожного холдинга»** рассмотрены концептуальные положения реформ железнодорожного транспорта в Российской Федерации, этапы реализации изменений форм собственности при формировании железнодорожного холдинга. Важным результатом исследования в первой главе диссертации является поэтапное описание и анализ содержания структурной реформы железнодорожного транспорта России с подведением достигнутых результатов (с.12-21). Кроме того, заслуживает внимания проведенный соискателем анализ результатов реформирования зарубежного железнодорожного транспорта с выводами, которые необходимо учесть при реформировании железнодорожного транспорта России (с.27-29). Подчеркивается проблема неэффективной работы парка грузовых вагонов после реализации изменений форм собственности (с.36-37).

Важным обстоятельством также является довольно обстоятельное обоснование соискателем необходимости совершенствования нормативно-правовой базы, системы тарифов, внедрение новых методов управления перевозочным процессом (с.37).

Весьма значимым результатом проведенного исследования, результаты которого представлены в первой главе диссертации, являются выводы соискателя, объективно подтверждающие его предложение о создании единого рабочего пар-

ка грузовых вагонов и единой централизованной системы управления этим консолидированным парком грузовых вагонов для эффективного управления перевозочным процессом (с.45).

**Во второй главе «Исследование и анализ современных экономических и организационных условий осуществления грузоперевозок»** приведен анализ современных экономических и организационных условий осуществления грузоперевозок при работе с частным вагонным парком на российских железных дорогах, с учетом изменения загрузки главных направлений сети ОАО «РЖД» при изменении структуры грузо- и вагонопотоков и неравномерности эксплуатационной работы российских железных дорог в новых условиях хозяйствования. Представлен обзор формирования рынка операторов подвижного состава в процессе реформирования железнодорожного транспорта и предпосылки для формирования новой структуры рынка грузовых железнодорожных перевозок, а также прогнозирование изменения вагонного рынка.

Наиболее значимые результаты данной главы сводятся к определению специфики работы с частным вагонным парком (с.48-50) и формирование нового рынка операторов подвижного состава в процессе реформирования железнодорожного транспорта со своими достоинствами и недостатками (с.59-65). Также соискателем рассмотрены предпосылки для формирования новой или обновленной структуры рынка грузовых железнодорожных перевозок (с.75-78).

Большое практическое значение имеет вывод о необходимости дополнительного анализа результатов реформы ОАО «РЖД» по последним данным, с учетом значительного ускорения железнодорожных перевозок в 2014-2015 годах и массового списания вагонов в 2016 году (с.79, с.88).

**В третьей главе «Реализация основных подходов для внедрения технологического аутсорсинга на примере АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК)»** приведена и экономически обоснована новая форма ведения бизнеса для грузооператоров (с.92-104). Приведен анализ деятельности АО «Федеральная грузовая компания» (с.111-121) и результаты внедрения на его базе технологического аутсорсинга (с.128-132). Представлен сравнительный анализ сценарных вариантов управления порожним подвижным составом, частным парком грузовых вагонов (с.133-136) и методы перехода к консолидированному парку вагонов. Довольно значимой составляющей всего исследования являются практические примеры договоров – агентских соглашений, представленные как модель технологического аутсорсинга для планирования грузовых перевозок. Такая организационно-правовая и экономически документированная договорная форма позволяет совершенно на новых принципах централизации организовать процесс управления

порожним подвижным составом, а значит и влиять на эффективность перевозочного процесса путем снижения затрат на порожний пробег грузовых вагонов частного парка (с.144-145). Соискателем выявлены группы основных рисков, возникающих при консолидации вагонного парка, вероятность их наступления, причины возникновения, уровень воздействия и их экономические последствия (с.146, таблица 3.15). Показаны и проанализированы условия и этапы эффективного перехода к консолидированному вагонному парку. Разработаны и предложены необходимые для этого мероприятия (с.148-149). Заслуживает положительной оценки алгоритм стоимостного метода пропускной способности при консолидации парка грузовых вагонов (с.155-158).

В целом, содержание диссертационной работы свидетельствует о том, что соискатель выполнила глубокое, ориентированное на практическое использование исследование. Научно-методические результаты исследований апробированы на международных конференциях.

### **Достоинства и недостатки в содержании и оформлении диссертации**

Диссертационная работа обладает несомненными достоинствами, которые проявляются в следующем:

1. Проведен анализ этапов реформирования железнодорожного транспорта с акцентированием внимания на исследования в области совершенствования перевозочного процесса.

2. Выявлены и проанализированы основные современные направления маркетинговой политики для развития всех сегментов рынка грузовых железнодорожных перевозок.

3. Разработаны и предложены новые подходы организации перевозочного процесса на базе формирования консолидированного вагонного парка. Дана организационно-экономическая оценка его основных достоинств и недостатков.

4. Даны результаты анализа сценарных вариантов управления порожним подвижным составом в зависимости от развития современной экономической ситуации в РФ, а именно в условиях реиндустриализации национальной экономики.

5. Исследованы хозяйственные риски и условия для перехода всех операторов подвижного состава к новым формам управления консолидированным парком грузовых вагонов.

6. Разработан и предложен подход к расчету пропускной способности при консолидации парка грузовых вагонов для управления порожним пробегом грузового вагона, основанный на анализе эксплуатационных издержек.

Вместе с тем в диссертации имеют место определенные недостатки, которые в целом не снижают ее научной, практической и теоретической значимости и степени обоснованности выводов:

1. Как нам представляется, требует уточнения и конкретизации такая базовая категория исследования как «консолидация парка грузовых вагонов», также более тщательно и акцентированно следовало бы определить и раскрыть понятие «технологический аутсорсинг».

2. Диссертация бы выиграла, если бы в ней была приведена схема организационно-экономического взаимодействия ОАО «РЖД» и АО «ФГК» при консолидации парка грузовых вагонов.

3. Был бы интересен анализ деятельности АО «ФГК» в сравнении с другими крупными операторами подвижного состава, а также четкое указание места компании на рынке.

4. Отметим также наличие небрежностей в тексте и излишнее многословие в автореферате.

### **Соответствие автореферата основному содержанию диссертации**

Автореферат в основном отражает содержание диссертации, ее научную новизну.

Список публикаций соответствует теме диссертационного 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**

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

### **Соответствие диссертации критериям, установленным «Положением о порядке присуждения ученых степеней»**

По п.9: диссертация является научно-квалификационной работой, в которой содержится новое научное решение отраслевой задачи повышения доходности грузоперевозок за счет снижения издержек на порожний пробег грузовых вагонов частного вагонного парка на базе экономической оценки консолидированного парка грузовых вагонов, а также совершенствования управления перевозочным процессом и повышения качества производственно-хозяйственной и финансовой деятельности ОАО «РЖД» и грузовых компаний-операторов.

По п.10: диссертация подготовлена в виде рукописи, написана автором самостоятельно, обладает внутренним единством и содержит новые научные результаты и положения, выдвигаемые для публичной защиты, и свидетельствуют о личном вкладе соискателя Кубрак Н.А. в экономическую науку. В диссертации имеются сведения о практическом использовании полученных автором диссертации научных результатов.

По п.14: диссертационная работа содержит достаточное количество ссылок на научные источники отечественных и зарубежных авторов.

Таким образом, представленная на оппонирование диссертация является самостоятельной, логически выстроенной, целостной научно-квалификационной работой, выполненной на актуальную для национальной экономики РФ тему. В диссертационной работе наиболее полно изложены и обоснованы экономические разработки соискателя, имеющие существенное значение для научно-практической деятельности ОАО «РЖД» и компаний-операторов подвижного состава.

В заключении констатируем, что диссертационная работа соответствует критериям, определенным в разделе II Положения о присуждении ученых степеней, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 г. № 842, а ее автор, Кубрак Наталья Александровна, заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт)».

Официальный оппонент:

Суслов Никита Иванович,  
доктор экономических наук,  
профессор, профессор кафедры  
экономической теории ФГАОУ ВО  
«Новосибирский национальный  
исследовательский государственный  
университет» (НГУ)

Учёный секретарь

Почтовый адрес:

630090, Новосибирская область,  
г. Новосибирск, ул. Пирогова, д. 2.  
Контактный телефон: +7 (383) 363 42 49  
kafmme@lab.nsu.ru



Н.И. Суслов

Е.А. Тарабан

7.2014