

УТВЕРЖДАЮ

Первый проректор – проректор по научной деятельности федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Казанский (Приволжский) федеральный университет», д.ф-м.н., профессор Д.А. Таюрский



ОТЗЫВ

ведущей организации на диссертацию

Пищиковой Ольги Викторовны «Формирование механизма управления транспортным поведением жителей мегаполиса», представленной на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3 - Региональная и отраслевая экономика (маркетинг).

Актуальность темы диссертации

Развитие транспортных систем в мегаполисах и крупных городах определяет удовлетворенность жителей в общественных услугах и способствует усилению экономического эффекта территориальных образований. За счет релокации жителей в пределы крупных муниципальных единиц расширяются границы транспортного планирования, что приводит к увеличению протяженности транспортных путей, усложнению структуры транспортного обеспечения и, в конечном счете, к осознанию необходимости управления поведением участников транспортных процессов. Конечно, в таком процессе на первый план выходят интеллектуальные системы управления, которые позволяют интегрировать функции и сервисы для улучшения потребительского опыта в использовании транспортных услуг и городской инфраструктуры.

В связи с этим необходимо разрабатывать механизмы обеспечения применения инновационных подходов и цифровых решений, направленных на повышение комфортности и безопасности пассажирских перевозок за счет интеграции интеллектуальных решений и эффективной работы с большими объемами данных. Для решения этих глобальных задач имеется необходимость в разработке механизма маркетингового управления транспортным поведением, а также методических подходов к оценке готовности города к внедрению концепции МaaS и эффективности от этих внедрений.

Именно эти положения определяют актуальность рассмотрения вопросов диссертационного исследования по управлению транспортным поведением жителей мегаполиса.

Новизна полученных результатов и выводов

Следует отметить, диссертационная работа Пищиковой О.В. обладает безусловно как практической, так и научной новизной. К таковым можно отнести следующие результаты, полученные автором:

1. Предложены базовые критерии, позволяющие оценить качество предоставляемых транспортных услуг потребителям.
2. Доказана возможность применения аналитики больших данных в управлении транспортным поведением через повышение качества транспортных услуг и сопутствующих пассажирских сервисов, улучшения скорости и качества информирования и коммуникации, а также создание дополнительной ценности для потребителя транспортной услуги.
3. Представлена модель партнерства всех участников рынка транспортных услуг, участие которых необходимо для комплексной реализации концепции МaaS, и исследованы основные типы МaaS-интеграции.
4. Описаны принципы работы и функционал МaaS-платформы на основе мобильного приложения, ее необходимые элементы и проанализирован клиентский путь пользователя.

5. Разработаны методики оценки готовности мегаполисов к внедрению концепции МaaS, степени реализации и эффективности внедренных МaaS-решений.

6. В рамках комплексного подхода к оценке внедрения МaaS-решений в транспортное поведение предложен ряд показателей, которые отражают степень участия групп пользователей и интегрированных инструментов в управлении транспортным поведением.

Апробация работы и публикации

Результаты проведенного исследования Пициковой О.В. были апробированы на международных и всероссийских конференциях в период с 2019 по 2021 год. Всего автором опубликовано 11 работ (авторский вклад – 5,88 печ.л.) по теме диссертации, из них 5 статей в рецензируемых научных изданиях, в которых должны быть опубликованы результаты диссертации на соискание ученой степени кандидата наук.

Практические результаты исследования были апробированы в Департаменте транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы и его подведомственных организациях.

Обоснованность научных положений и выводов, сформулированных в диссертации

Автор диссертационного исследования ставит несомненно важные задачи, которые определяют научно-методический и практико-ориентированный характер работы. Методы и принципы управления транспортным поведением на основе внедрения МaaS-технологий открывают возможности для дальнейшего проектирования транспортных услуг. Комплексный подход в оценке внедрения маркетинговых инструментов усиливает научный характер диссертации позволяет рассматривать проблемы городского транспортного планирования с учетом потребностей широкого круга инициаторов и пользователей сервисов транспорта.

Выделенные О.В. Пищиковой параметры транспортного поведения и характеристики мобильности позволяют определять дальнейшие научные перспективы по развитию транспортной системы в крупных городах.

Автор подчеркивает определение социально-экономических и технологических ориентиров в управлении транспортным поведением, что представляет несомненный научный интерес.

С практической позиции результаты исследования автора и доказательную практическую базу обеспечения мобильности, а также подходы к оценке внедрения MaaS систем можно применять на различных уровнях управления транспортным поведением. Параметры транспортного поведения могут использоваться поставщиками сервисов для дополнительных функций при планировании индивидуальных маршрутов, выборе транспорта для передвижения, определения временных затрат и выстраивание оптимальных путей пользователей транспортной инфраструктуры.

Выводы и рекомендации автора носят целостный и логически-выстроенный характер. При этом следует отметить, что выводы обоснованы проработанным анализом, что позволяет говорить о законченном научном исследовании.

Соответствие содержания диссертации и автореферата указанной специальности

Детальное рассмотрение диссертации позволило сделать вывод, что цель, задачи, гипотеза диссертационного исследования полностью соответствуют специальности 5.2.3 «Региональная и отраслевая экономика (маркетинг).

Автореферат содержит основные положения диссертации и соответствует требованиям как в содержательной части, так и в оформлении.

Значимость результатов для науки и производства

Задачи, которые ставит перед собой автор рецензируемой работы, носят характер до сих пор не решенных на достаточном уровне научно-методических и практико-ориентированных проблем. Заслуживает высокой оценки выбор методологии научного исследования, используемой диссертантом. На ее основе в своей диссертационной работе О. В. Пищикова изыскивает новые возможности совершенствования решений по реализации концепции «мобильность как услуга» в мегаполисе. В соответствии с чем определены и проанализированы современные методы управления транспортным поведением и раскрыта значимость применения цифровых технологий для управления транспортным поведением через реализацию концепции «мобильность как услуга», проведена комплексная оценка эффективности MaaS-платформы для управления транспортным поведением жителей.

Предложенные Пищиковой О.В. методики универсальны как для крупных мегаполисов, так и для городов меньшего размера и могут использоваться как поэтапно для комплексного анализа реализации MaaS-решений в мегаполисах, так и независимо для уточнения отдельных аспектов реализации концепции MaaS.

В связи с вышеуказанным практическая реализация обоснованного в процессе исследования механизма управления услугами городской мобильности и транспортным поведением жителей в мегаполисе будет способствовать переходу организаций транспортного комплекса мегаполиса к более эффективному управлению услугами мобильности и изменению транспортного поведения жителей мегаполиса в пользу более устойчивого через повышение качества и персонализацию транспортных услуг и пассажирских сервисов и реализацию управления мобильностью в мегаполисе как услугой.

Кроме того, теоретическое значение диссертационного исследования заключается в том, что в нем решена актуальная проблема совершенствования деятельности участников дорожно-транспортной системы мегаполиса в

концепции «мобильность как услуга в мегаполисе». Применение научных результатов исследования позволяет улучшить применение цифровых технологий для управления транспортным поведением через реализацию концепции «мобильность как услуга», проведена комплексная оценка эффективности MaaS-платформы для управления транспортным поведением жителей.

Также теоретически доказано повышение эффективности управления услугами мобильности и изменению транспортного поведения жителей мегаполиса при использовании предложенного автором механизма управления услугами городской мобильности и транспортным поведением жителей в мегаполисе, а именно способствует переходу организаций транспортного комплекса мегаполиса к более устойчивым через повышение качества и персонализацию транспортных услуг и пассажирских сервисов и реализацию управления мобильностью в мегаполисе как услугой.

Замечания по диссертационной работе

1. Интерес вызывает применение GAP-модели к оценке транспортной услуги, мобильности и транспортного поведения. Однако, следовало глубже раскрыть разрывы в транспортной услуге – это дало бы понимание в изменении паттернов в отношении выбора транспорта и роли потребителя в модели транспортного поведения.
2. Хотелось бы уточнить, как именно использование технологии Big Data при управлении транспортным поведением влияет на ценности и ориентиры пользователей, а также требует уточнения результат проводимых исследований об отношении потребителей к вводимым интеллектуальным инструментам сбора данных о транспортной инфраструктуре и самой мобильности.
3. В конце описательной части методики готовности мегаполисов к внедрению концепции MaaS в управлении транспортным поведением жителей на с. 117 хотелось бы видеть результирующие выводы, которые позволят применять методику на основе данных кольцевой диаграммы –

здесь не хватает логического перехода к дальнейшей оценке степени реализации стратегии внедрения.

4. В рамках комплексной методики оценки эффективности МaaS-платформы в мегаполисе следует уточнить значимость определенных коэффициентов в достижении общего эффекта с изменением транспортного поведения. Возникает вопрос, каким образом (и возможно ли) уравновесить интересы потребителей, транспортных перевозчиков, операторов и управляющей администрации в достижении целей транспортного поведения?

5. Автор в модели приводит во внутренних факторах – “личные и социальные потребности” и “индивидуальные особенности” – по содержанию они дублируют друг друга. Второй вариант – если брать на рассмотрение такой фактор, как “индивидуальные особенности” их содержание также отражено в факторе “индивидуальные транспортные и нетранспортные привычки”, далее по тексту диссертации.

В целом, указанные замечания и дискуссионные моменты не снижают научной и практической значимости диссертационного исследования Пищиковой О.В.

Вывод

Автором проведено комплексное и научно-выверенное исследование, результатом которого служит разработанная методика по внедрению МaaS-решений в управлении транспортным поведением. Предложенная методика может быть внедрена в управление транспортной инфраструктурой мегаполисов, принципы и показатели стоит учитывать в системах городского транспортного планирования при организации услуг общественного транспорта. Высказанные замечания носят фундаментальный характер, дискуссионные моменты диссертации подчеркивают необходимость рассмотрения вопросов транспортного поведения, при этом не снижают научной и практической значимости представленного диссертационного исследования.

Диссертационная работа Пищиковой Ольги Викторовны на тему «Формирование механизма управления транспортным поведением жителей мегаполиса», соответствует требованиям пунктов 9-10 Положения о присуждении ученых степеней, утвержденного постановлением Правительства РФ от 24 сентября 2013 года № 842, предъявляемым к кандидатским/докторским диссертациям, а её автор заслуживает присуждения учёной степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3 «Региональная и отраслевая экономика (маркетинг).

Отзыв подготовлен доктором экономических наук, профессором кафедры маркетинга Института управления, экономики и финансов федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Казанский (Приволжский) федеральный университет» Каленской Натальей Валерьевной.

Отзыв рассмотрен и одобрен на заседании кафедры маркетинга Института управления, экономики и финансов федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Казанский (Приволжский) федеральный университет», протокол № 3 от «21» ОКТАБРЯ 2022 года.

Сведения о ведущей организации: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Казанский (Приволжский) федеральный университет»

Адрес: 420008, г. Казань, ул. Кремлевская, 18.

Тел.: +7 (843) 939-29-03

Электронная почта: public.mail@kpfu.ru

Сайт: <https://kpfu.ru>

Заведующая кафедрой маркетинга
Института управления, экономики и финансов
ФГАОУ ВО «Казанский (Приволжский)
федеральный университет»

д.э.н., профессор

Наталья Валерьевна Каленская