

В диссертационный совет на базе  
ФГБОУ ВО «Российский экономический  
университет имени Г.В. Плеханова»  
117997, Российская Федерация,  
г. Москва, Стремянный пер., д.36.

### **ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА**

на диссертационную работу Пищиковой Ольги Викторовны на тему  
«Формирование механизма управления транспортным поведением жителей  
мегаполиса», представленную на соискание ученой степени кандидата  
экономических наук по специальности 5.2.3. Региональная и отраслевая  
экономика (10. Маркетинг)

#### **Актуальность темы диссертационного исследования**

Исследование проблемы управления транспортным поведением жителей мегаполиса предполагает планомерное формирование устойчивого механизма по повышению эффективности работы транспортной системы города, а также разработку стратегий и рекомендаций по ее развитию.

Неоднозначность трактовок и подходов к реализации концепции «мобильности как услуги» предопределила необходимость систематизации теоретических подходов к исследованию проблем и барьеров, возникающих при разработке управленческих решений в области оптимизации транспортной доступности, вследствие чего возникает повышенный научный интерес к формулированию методологических вопросов по формированию методики внедрения МaaS-концепции в действующую политику управления транспортной системой мегаполисов.

Актуальность исследования обусловлена следующими факторами:

1. Увеличение загруженности на дорогах в России и высокая степень автомобилизации ведет к ряду экологических проблем, повышению уровня негативного влияния на образ жизни и здоровье населения. Одним из эффективных способов решения данной проблемы является разработка механизма, обеспечивающего оптимизацию транспортной мобильности жителей.

2. Задача управления транспортным поведением пассажиров в мегаполисе не может быть решена без адаптации концепции «мобильность как услуга», рассматривающей способы решения проблем управления поведением жителей, включающей проработку вопросов, связанных с улучшением городской среды на основе удовлетворения потребностей в комфорте, безопасности и скорости передвижения в городе.

Таким образом, тема диссертационного исследования Пищиковой О.В. является актуальной, научно и практически значимой в решении вопросов, связанных с развитием транспортной мобильности в мегаполисе.

## **Степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, их достоверность и новизна, значимость для науки**

Достоверность, обоснованность и новизна результатов диссертационного исследования обусловлены использованием современных методов научных исследований, системного подхода, актуальных исходных данных при изучении особенностей ведения и развития транспортной системы. Диссертация оформлена в соответствии с действующими правилами, четко определены ее теоретическая и методологическая основа, объект и предмет исследования. Информационная база исследования содержит статистическую информацию по действующим МaaS-системам, результаты исследований российских и международных экспертов, аналитические материалы Транспортного комплекса города Москвы, данные по маркетинговым и управленческим решениям и практикам, применяемые в Департаменте транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы и транспортных ведомств за рубежом. Организационно-управленческие модели и методики, предложенные автором, а также результаты, полученные при анализе возможностей для внедрения концепции «мобильности как услуги» прошли апробацию в Департаменте транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы и его подведомственных организациях. Основные положения диссертации были представлены на научно-практических конференциях и нашли отражение в 11 научных работах, в числе которых 5 статей опубликованы в рецензируемых научных изданиях.

В качестве наиболее существенных научных результатов, полученных в диссертации и обладающих научной новизной, стоит отметить:

1. Автором определены три основные группы факторов влияния на транспортное поведение (внутренние, внешние и ситуативные), на основе которых разработана многофакторная модель транспортного поведения, демонстрирующая взаимосвязь ранее не рассматриваемых факторов и выявляющая основные элементы управления транспортным поведением (с. 34, 1 глава).

2. По результатам исследования, проведенного на основе наблюдений и участия в повседневной и проектной работе Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы и его подведомственных организаций, автором были классифицированы и проанализированы базовые административные и экономические) и современные (социально-психологические и технологические) методы управления транспортным поведением и выявлен механизм их влияния на элементы модели транспортного поведения (с. 43, 1 глава).

3. Выделены возможности повышения качества транспортной услуги с использованием цифровых инструментов по критериям комфорта, безопасности, скорости, обеспечивающих персональный подход к каждому потребителю через формирование индивидуального предложения транспортной услуги (с. 73, 2 глава).

4. Разработана методика оценки готовности мегаполиса к внедрению МaaS-решений, основанная на пяти элементах: физической, экономической, правовой, технологической готовности мегаполиса и готовности жителей мегаполиса к изменению паттернов транспортного поведения (с. 109–115, 3 глава).

5. На основе экспертных опросов автором выявлены основные параметры для составления методики оценки степени реализации МaaS-решений в мегаполисах, что стало основой для комплексного анализа основных функций МaaS-платформ и решений, используемых мегаполисами в рамках платформ для управления транспортным поведением, что в итоге позволило автору предложить универсальную методику оценки степени реализации МaaS-решений. (с. 118–119, 3 глава)

Теоретическая значимость полученных результатов обусловлена выявленной автором зависимостью поведения жителей от качества существующей транспортной инфраструктуры и сервисов, а также сформулированным обоснованием целесообразности реализации концепции «мобильности как услуги» через формирование соответствующей среды развития МaaS. Выводы и предложения, содержащиеся в диссертации, вносят вклад в развитие понятийного аппарата, в раскрытие особенностей развития транспортного поведения жителей мегаполисов. Автором уточнен ряд теоретико-методологических положений по совершенствованию механизмов управления мобильностью в городе.

Практическая значимость исследования определяется возможностью использования полученных результатов для построения эффективной системы мер государственной поддержки для развития транспортно-сервисной системы управления пассажиропотоками, что позволит сформировать благоприятные условия для развития транспортного сервиса в мегаполисах. Отдельные, полученные в ходе исследования, результаты могут быть использованы в сфере высшего образования в учебном процессе при подготовке и переподготовке специалистов, в качестве блоков отдельных дисциплин, затрагивающих вопросы управления качеством и сервисом, маркетингом в транспортной отрасли.

#### **Рекомендации по использованию результатов и выводов диссертации**

Будет целесообразным в дальнейшем продолжить работу по совершенствованию методологии оптимизации транспортной мобильности в мегаполисах, а также обратить внимание на проработку конкретных «дорожных карт» для реализации концепции развития МaaS-решений в транспортной отрасли.

#### **Замечания и предложения по результатам диссертационного исследования**

1. Таблица 5 (стр. 73) содержит верный, но не исчерпывающий перечень направлений повышения качества транспортной услуги

с использованием цифровых технологий. В частности, безопасность обеспечивается средствами инструментального контроля соблюдения Правил дорожного движения и управления экстренными службами; скорость – средствами адаптивного управления светофорными объектами и др.

2. Классификация уровней внедрения МaaS, приведенная на стр.103 диссертации, не сопровождается ссылкой на первоисточник.

3. Не в полной мере раскрыты критерии отбора зарубежных городов для сравнительного анализа МaaS (таблица 13 на стр. 115). В таблице представлены города как сходные с г. Москвой, так и значительно отличающиеся по масштабам транспортного комплекса (Вена, Стокгольм, Милан, Хельсинки, Гетеборг). Критерии уровня их транспортного развития, упомянутые на стр. 120, а также рейтинги, служащие основанием для отбора, нуждаются в пояснениях.

4. В комментариях к таблице 13 желательно пояснить, чем обусловлены выставленные баллы оценки готовности к внедрению МaaS и на данных каких первоисточников они основаны.

Вместе с тем, перечисленные замечания не меняют общей положительной оценки, характеризующей высокий теоретико-методологический уровень и практический вклад в развитие рассматриваемой научной проблемы.

#### **Заключение о соответствии диссертации критериям Положения о присуждении ученых степеней**

Диссертационная работа соответствует требованиям п. 9 Положения о присуждении ученых степеней, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 г. № 842, предъявляемым к диссертациям на соискание учёной степени кандидата наук, а ее автор, Пищикова Ольга Викторовна, заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (10. Маркетинг).

#### **Официальный оппонент:**

Ведущий научный сотрудник кафедры статистики,  
директор центра научно-технологического  
прогнозирования экономического факультета  
ФГБОУ ВО «Московский государственный  
университет имени М.В. Ломоносова»  
канд. экон. наук, доцент.

**Карасев Олег Игоревич,**  
кандидат экономических наук  
Место работы: Федеральное  
высшего образования «  
М.В. Ломоносова»;

Адрес места работы: 119991, Российская Федерация, Москва,  
Рабочий телефон: +7 (495) 939-18-50; e-mail: oikarasev@econ.i