

В диссертационный совет на базе  
ФГБОУ ВО «РЭУ им. Г.В. Плеханова»  
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**

Диссертационное исследование Пищиковой Ольги Викторовны актуально на современном этапе развития экономической науки и практики, когда главной целью при развитии транспортного сектора становится создание благоприятной среды и возможностей для мобильности жителей мегаполисов. Соискатель концентрирует свое внимание на решении теоретико-методологических проблем формирования механизмов повышения эффективности транспортной доступности и приоритетных направлений развития цифровых решений в области проектирования поведения пассажиров.

Обеспечение эффективного проектирования транспортного поведения жителей мегаполиса, особенно в период после пандемии SARS-CoV-2, является значимой проблемой для науки и достаточно трудно реализуемой маркетинговой задачей на практике, которая может быть решена, в том числе, при разработке механизма управления транспортными потоками на основе цифровых инструментов.

Выводы и рекомендации, разработанные Пищиковой О.В., могут использоваться в качестве методического материала при оценке стратегических инициатив правительства по поддержке транспортной доступности, при определении эффективности предложенных мер и направлений развития транспортной инфраструктуры, а также при формировании маркетинговых стратегий органов управления и транспортных операторов.

В связи с этим, тема кандидатской диссертации «Формирование механизма управления транспортным поведением жителей мегаполиса» Пищиковой Ольги Викторовны представляется актуальной.

**Степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертационном исследовании.**

## **Научная новизна исследования и достоверность полученных результатов, сделанных выводов и рекомендаций**

Постановка целей и задач исследования, определение предмета и объекта исследования соответствуют уровню диссертации на соискание ученой степени кандидата наук. Автором корректно и на достаточно высоком уровне используются различные подходы и методы обоснования научных положений и полученных в диссертации результатов.

К наиболее значимым результатам диссертации относятся:

– предложен новый подход к оценке готовности, степени реализации и эффективности концепции «мобильности как услуги» в мегаполисе;

– предложено авторское определение «управления транспортным поведением как совокупности воздействий на элементы модели транспортного поведения в соответствии с заранее заданными параметрами и целью данного воздействия» (стр. 41 первой главы);

– систематизированы способы управления транспортным поведением с использованием цифровых инструментов (стр. 70);

– разработана модель маркетингового партнерства городских властей, транспортных операторов и технических интеграторов с целью разработки решений по управлению транспортной мобильностью жителей с помощью MaaS-платформы (стр. 99);

– предложена многофакторная модель транспортного поведения жителей в мегаполисе, в которой определена взаимосвязь внутренних, внешних и ситуативных факторов, влияющих на принятие решения при выборе способа перемещения, которая позволяет выработать новые решения, касающиеся оптимизации транспортной системы и транспортных потоков с целью удовлетворения потребностей пассажиров;

– разработан подход к комплексной оценке эффективности на основе четырех ключевых взаимосвязанных параметров: коэффициента экономической эффективности, коэффициента удовлетворенности пользователя MaaS-платформы, коэффициента удовлетворенности транспортного оператора, интегрированного в MaaS-платформу и коэффициента транспортной эффективности, обеспечивающий полноценный и поэтапный маркетинговый анализ реализации концепции MaaS в городах (стр.151–157).

Достоверность и новизна научных положений, выводов, рекомендаций, предложенных в диссертационном исследовании, обоснована всесторонним анализом научно-исследовательских работ по предмету исследования, широкой информационной базой, полученной при анализе маркетинговых и управленческих решений и практик, применяемых в Департаменте транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, аналитических материалов

Транспортного комплекса города Москвы и транспортных операторов высоко развитых транспортных мегаполисов мира. Автором использованы различные методы эмпирического исследования, такие как наблюдение, сравнение, описание. Кроме того, были применены общие логические методы научного познания – анализ и синтез, основные методы маркетинговых исследований – проведение опросов и интервью, систематизация, обобщение полученных данных, методы моделирования и экспертных оценок.

Полученные в диссертации выводы и рекомендации развивают и дополняют теоретические и методические положения по формированию транспортного обеспечения в мегаполисах. Материалы исследования прошли обсуждение в ходе нескольких научных конференций, форумов, круглых столов в Москве, Монреале, Стокгольме, Лондоне, Берлине в 2017–2021 гг.

По теме диссертационного исследования опубликовано 11 статей общим объемом – 6,83 печ. л., из них авторский вклад составил 5,88 печ. л., в том числе 5 статей опубликованы в рецензируемых научных изданиях общим объемом – 2,24 печ. л.

#### **Значимость для науки и экономики. Практическая значимость диссертационной работы**

Полученные автором теоретические результаты и сформулированные выводы развивают теорию региональной и отраслевой экономики в области маркетинга и управления качеством с точки зрения трактовки возможностей воздействия на транспортное поведение как стратегии развития мегаполисов. Результаты исследования вносят вклад в развитие представления о факторах влияния на транспортное поведение, особенностях развития компаний МaaS-решений в области управления транспортной мобильностью, специфике многофакторных моделей формирования транспортных привычек в зависимости от внутренних, внешних и ситуативных факторов.

Значимость результатов диссертационного исследования заключается в перспективе практического использования предложенной автором концептуальной модели управления транспортным поведением жителей мегаполисов для развития транспортного сектора в России. Важными аспектами практической значимости результатов диссертационного исследования являются выделенные автором критерии оценки качества транспортных услуг и удовлетворенности пассажиров, которые позволяют транспортным операторам стандартизировать и максимизировать качество транспортной услуги и пассажирских сервисов и повысить общую удовлетворенность потребителей.

#### **Дискуссионные положения и замечания по диссертации**

Подчеркивая качество выполненного исследования, теоретическую и практическую значимость диссертации Пищиковой О.В., наряду с

положительными аспектами, следует отметить ряд замечаний и дискуссионных моментов.

В качестве замечаний выделены следующие:

1. В 1 главе на стр. 15 автором указано, что на сегодняшний день выделяют две основные задачи управления транспортной системой – перевозка максимального количества пассажиров оптимальным способом и обеспечение безопасности и устойчивости всех элементов транспортной системы. Поскольку диссертация защищается по маркетингу, то странно, что автор как отдельную и важную задачу не указывает обеспечение максимальной удовлетворённости пассажиров качеством транспортных услуг, обеспечение комфортности городского транспорта.

2. В 1-й главе на рисунке 1 (стр. 32) автором указано, что специалисты выделяют две группы факторов, влияющих на транспортное поведение. Из рисунка неясно почему, например, размер населенного пункта и плотность населения относятся к группе «планировочные», а не «социально-экономические и демографические» факторы;

3. Во 2-й главе на стр. 80-82 автор упоминает о сложности сохранения и безопасности персональных данных пассажиров, но не развивает данную важную тему. Желательно предложить авторское видение возможных решений этой проблемы.

4. В 3 главе на стр. 152 приведена формула расчёта  $K_{MaaS}$  – комплексного коэффициента эффективности MaaS-платформы. В формуле учитываются расходы на создание и поддержание платформы, что представляется достаточно устаревшим подходом. В противовес этому было бы более актуально применить подход с расчетом стоимости совокупной стоимости владения продуктом и возникающей у пользователя экономической прибыли в сравнении с применением традиционных технологий.

В качестве дискуссионного момента стоит отметить использование в теме и содержании диссертации термина «управление транспортным поведением», который, на наш взгляд, не совсем корректен с точки зрения отношений «поставщик услуг – потребитель». «Управление поведением» - термин, предполагающий манипулирование сознанием потребителя, прямое воздействие на него как на объект управления (субъект-объектное управление). В реальности речь должна идти только о влиянии на поведение потребителя или его проектировании в процессе управления спросом на транспортные услуги. Такая постановка более корректна и не противоречит этике управления и маркетинга.

Отмеченные в отзыве замечания в целом не снижают степень положительной оценки значимости рецензируемого диссертационного исследования Пищиковой

О.В. и могут быть приняты автором во внимание при проведении дальнейших научных исследований по рассматриваемой проблематике.

**Заключение о соответствии диссертации критериям, установленным  
Положением о присуждении ученых степеней**

На основании вышеизложенного можно заключить, что полученные автором результаты обладают научной ценностью и имеют существенное прикладное значение. Диссертация представляет собой самостоятельное законченное научное исследование, обладающее научной новизной и практической значимостью. В работе разработаны важные научно-методические положения по формированию системы управления спросом на транспортные услуги мегаполиса на основе изучения и проектирования поведения пассажиров, что помогает решить важную проблему в системе управления городским хозяйством.

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:**

Заведующий кафедрой маркетинга  
ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский  
государственный экономический  
университет».

 Юлдашева О.У.

**Юлдашева Оксана Урняковна,**

доктор экономических наук, профессор

Место работы: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет»

Рабочий адрес: 191023, город Санкт-Петербург, наб. канала Грибоедова, д. 30–32, литер А.

Рабочий телефон: 8 (812) 500-43-05, доб. 4929

Адрес электронной почты: [dept.km@unecon.ru](mailto:dept.km@unecon.ru)