

В диссертационный совет 6D.КОА-029 при
Российско-Таджикском (Славянском) университете
(734025, г. Душанбе, М. Турсунзаде, 30)

О Т З Ы В

официального оппонента доктора экономических наук, профессора Самандарова Искандара Хусейновича на диссертационную работу Шодиева Фирдавса Тошмаматовича на тему: «Организационно - экономические аспекты использования инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг (на материалах пассажирских автотранспортных предприятий Республики Таджикистан)», представленной на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством: экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами (управление инновациями)

Актуальность темы исследования. Переход национальной экономики на инновационный путь развития предусматривает отдельные требования, характеризующие процессы внедрением современных информационно - коммуникационных технологий, ужесточением конкуренции на рынке товаров и услуг. Вместе с тем, регулирование инновационного процесса осуществляется республиканскими и местными органами исполнительной власти, посредством реализации стратегических приоритетов развития экономики страны.

Одним из важных аспектов сферы услуг является сфера транспортных услуг, включающая рынок услуг пассажирского автомобильного транспорта.

Рынок услуг пассажирского транспорта в настоящее время должен проводить эффективную инновационную политику по разработке и внедрению НТД, которые позволили бы вывести автомобильный транспорт на качественно новый уровень развития.

Однако, в настоящее время, имеются много проблем, связанных с отсутствием исследований по оценке и эффективному использованию инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий.

С другой стороны, актуальность выбранной темы диссертационного исследования обусловлена необходимостью разработки теоретико-методического инструментария оценки условий, ресурсов и факторов развития инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий, что позволит определить стратегические приоритеты на республиканском и местном уровнях.

Всё вышеуказанное, определило актуальность темы диссертационного исследования Шодиева Фирдавса Тошмаматовича.

Степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации, их достоверность и новизна.

Научная новизна диссертационной работы заключается в решении проблемы эффективного использования инновационного потенциала в разных аспектах планирования и управления. Важное значение имеет применение предложенных методических основ анализа и синтеза; оценка современного состояния инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий; экономико-математическое моделирование влияния инновационного потенциала сферы услуг, а также выбора приоритетных направлений развития и эффективного использования инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг в условиях развития рыночных отношений.

Содержание диссертации, поставленные цели и круг решенных задач исследования соответствуют теме диссертации.

В первой главе «Теоретико-методические основы исследования инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг в условиях рынка» (С. 15-53) изучены теоретические подходы к исследованию инноваций в сфере транспортных услуг, раскрыто экономическое содержание инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг, выявлены методические положения оценки инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий.

Автор правильно считает, что с развитием сферы услуг и потребностей общества, в настоящее время, инновации становятся составной частью предпринимательской деятельности. Важным фактором обеспечения конкурентоспособности предприятий сферы услуг на различных рынках считается уровень применяемых им инновационных возможностей. Вместе с тем, уровень инновационных возможностей обеспечивает конкурентоспособность производимых товаров, работ и услуг. В условиях большинства регионов Республики Таджикистан, важным механизмом эффективного экономического роста считается перспективная модернизация технологий, опирающихся на развитие национальной экономики (С. 21-22).

Следует согласиться с мнением автора, относительно того, что инновационное развитие обеспечивается следующими мероприятиями в сфере услуг: ужесточение факторов интенсивного экономического роста сферы услуг, способствующие использованию НТП во всех сферах национальной экономики; ключевое значение науки в создании и применении инновационных услуг в сферах национальной экономики, отвечающих требованиям современного рынка; сокращение сроков службы, обновление техники и технологий, повышение технической оснащенности предприятий сферы услуг; специфика особенностей НТП, выражающейся в неопределенности результатов и наличии риска; увеличение затрат и снижение финансовых показателей предприятий сферы услуг, при освоении новой продукции; быстрый физический и моральный износ оборудования (С. 22).

Особую актуальность и научно-практическую ценность представляет классификация инноваций, которая считается важной составляющей исследований по проблемам развития инноваций. Автором предлагается классификация инноваций по уровню новизны. При этом, актуальными считаются крупномасштабные научно-технические, структурные изменения в отраслях сферы услуг, имеющие важнейшее значение для дальнейшего развития национальной экономики. В современных условиях, проблемы взаимодействия и взаимопроникновения процессов инновационного развития различных сфер экономики актуальны (С. 23-25).

По мнению автора, в условиях жесткой конкуренции повышается роль интеллектуальных активов, способствующих эффективному использованию материальных составляющих предприятий сферы услуг. Уровень развития сферы экономики, связанных с формированием, распространением и применением науки, образования, создает не только основу устойчивого экономического роста, но и определяет роль данных предприятий в процессе экономических преобразований. При этом инновационная деятельность поэтапно распределяется по отдельным разделам рынка, что формирует резервы для обеспечения качества и конкурентоспособности пассажирских автотранспортных услуг, и создает предпосылки для интеграции автотранспортных услуг в инновационный процесс. Следует отметить, что в условиях глобализации, инновационная деятельность постоянно расширяется и заинтересованная сторона формирует благоприятные условия для перспективного развития инновационной деятельности (С. 26-27).

Автор считает, что от величины инновационного потенциала, в значительной степени, зависит выбор определенной стратегии инновационного развития предприятия. Вместе с тем, если предприятие обладает необходимыми ресурсами, то выбирает стратегии лидера, используя перспективные инновации. С другой стороны, если ограничены инновационные возможности предприятия сферы услуг, то следует их наращивать и выбирать стратегию последователя, т.е. использовать классический подход (С.42-43).

Во второй главе «Современное состояние и использование инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг в Республике Таджикистан» (С. 54-87) проведен анализ современного состояния и развития сферы транспортных услуг, выявлены факторы, характеризующие уровень использования инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг, а также дана оценка инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан.

Автор правильно считает, что научно-технический потенциал Таджикистана за последние годы существенно изменился. Коренные изменения, которые происходят, направлены на коммерциализацию результатов НИОКР. Поэтому, важным

показателем развития НТП является отношение затрат на науку в ВВП. Мировой опыт показал, что пороговое значение финансирования науки от валового внутреннего поступления (ВВП) составляет 1%, для того чтобы наука развивалась оно должно составлять 2% и выше. Следует заметить, что Китай занимает третье место по расходам на НИОКР. По прогнозам специалистов, в ближайшие годы, Китай может опередить Японию и сравняется с США. По количеству научных публикаций, КНР уже занимает вторую позицию. В КНР действуют целевые программы инновационного развития регионов страны (С.55-56).

Автор считает, что в структуре автобусного парка доминирующее положение занимают автобусы вместимостью до 32 мест и их доля составляет 62,4%. Важное место отводится анализу структуры автопарка по виду применяемого топлива. Проведённое исследование показало, что в структуре автопарка страны ведущее положение занимают автобусы, работающие на дизельном топливе, и их доля составляет 58,9%. В структуре легкового автопарка доминирующее положение занимают автомобили, работающие на бензине, и их доля составляет 74,9%. Выявлено, что 95,1% легковых автомобилей являются негосударственными, а всего лишь 4,9% - государственными. Анализ показал, что легковыми таксомоторами осваивается 5,3% объема пассажирских перевозок. В перспективе возрастает значение частных легковых автомобилей. Вместе с тем, развитие пассажирского автотранспорта существенным образом зависит от возраста автомобилей. Проведенное исследование показывает, что доля автобусов возраста более 13 лет составляет 41,5%. (С.61-64).

По мнению автора, исследование факторов развития инновационного потенциала предприятий сферы услуг, позволяет нам прийти к следующим выводам: 1. Инновационное развитие предприятий сферы услуг характеризуется состоянием процесса передачи знаний в практику и ее инновационным потенциалом. Инновационный потенциал предприятий сферы услуг - это комплекс мер, оценивающих готовность и результативность предприятий сферы услуг. 2. Основу инновационного потенциала предприятий сферы услуг отражают факторы формирования, готовности и результативности инновационного потенциала сферы услуг. Факторы формирования инновационного потенциала сферы услуг представляет собой ресурсную составляющую, которая охватывает научную, кадровую, технико-технологическую и финансовую составляющие. Факторы готовности инновационного потенциала сферы услуг - это готовность предприятий сферы услуг осуществлять инновационную деятельность, которая охватывает информационную, институциональную, организационную составляющие. Факторы результативности инновационного потенциала сферы услуг характеризует инновационный потенциал, как результат инновационной деятельности в предприятиях сферы услуг (75-76).

Следует согласиться с мнением автора, относительно того, что представляет интерес изучение следующих факторов инновационной конкурентоспособности региона: инновационная политика предприятий сферы услуг, которая осуществляется в виде социальных программ на республиканских и местных уровнях; развитие требуемой инновационной инфраструктуры в городах, районах и областях страны; развитие государственного стимулирования инновационной деятельности на предприятиях сферы услуг; развитие последних достижений НТП на предприятиях сферы услуг; повышение инвестиционной активности и формирование благоприятного инвестиционного климата в городах, районах и областей Республики Таджикистан; развитие кадрового обеспечения и осуществления подготовки, переподготовки и повышения квалификации на предприятиях сферы услуг: создание рынка инновации и инновационной продукции, товаров и услуг; повышение конкурентоспособности отечественных товаров и услуг для вхождения Республики Таджикистан в мировое хозяйство (С.76-77).

Особый научный и практический интерес представляет предложенная автором оценка инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан. Анализ составных элементов конкурентного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в регионах страны, дает возможность прийти к следующим выводам. Относительно финансового потенциала следует отметить, что наблюдается высокая неравномерность обеспечения финансовых ресурсов в пассажирских автотранспортных предприятиях. Оценка предпринимательского потенциала показала, что в пассажирских автотранспортных предприятиях имеются многие трудности в области предоставления автотранспортных услуг, связанных с отсутствием гибких автотранспортных систем, АСУ, низкой отлаженностью материально-технического снабжения. В отношении кадрового потенциала, наблюдается достаточно стабильная ситуация. В значительной степени данное обстоятельство связано с низким уровнем стимулирования труда и низкой производительностью труда. Уровень инновационного потенциала у пассажирских автотранспортных предприятий обладает динамикой роста. Пассажирские автотранспортные предприятия в нынешних условиях направляют большие капитальные вложения в инновационные разработки, внедрение новых форм транспортного обслуживания (С. 83-87).

В третьей главе «Основные направления эффективного использования инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан» (С. 88-122) осуществлено экономико - математическое моделирование влияния инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий на рост валового внутреннего продукта, предложены мероприятия по внедрению инновационных технологий, в процессе оказания услуг пассажирским автомобильным транспортом, в условиях квазиконкуренции,

а также разработаны и обоснованы приоритетные направления использования инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан.

Автор считает целесообразным применение экономико-математических моделей для оценки влияния инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий на рост валового внутреннего продукта. Автором разработана и реализована экономико-математическая модель влияния инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий на рост ВВП, в целом по стране, в разрезе областей, городов и районов, а также предложены прогнозные расчеты ВВП на период до 2030 года (С.88-95).

Автор правильно считает, что эффективное функционирование системы городского пассажирского автотранспорта в логистической инфраструктуре способствует обеспечению высокого качества транспортного обслуживания при минимизации бюджетных затрат. При использовании логистической концепции, городской пассажирский автотранспорт рассматривается как целостная система, и автотранспортный процесс - как логистическая цепь транспортных операторов. Кроме того, на макроуровне, пассажирский автомобильный транспорт обеспечивает соблюдение режимов функционирования, решаются задачи получения прибыли от предоставления автотранспортных услуг (С.98-99).

Следует согласиться с мнением автора, относительно того, что для обеспечения эффективности автотранспортного процесса следует применять систему Nova-it, которая позволяет планировать автоматически загрузку автотранспортных средств, с учетом поступивших заявок; автоматизировать рабочие процессы диспетчеров и логистических центров; подготовку документации и введение данных в информационную систему; расчет рациональных автобусных маршрутов с учетом поступивших заявок. Применение системы Nova-it способствует уменьшению времени оборота на маршрутах движения, наглядному изображению адреса клиентов и маршрутов на электронной карте города (С.104).

По мнению автора, оперативное управление пассажирскими автомобильными перевозками, учет объема транспортной продукции, посредством обработки данных о местоположении автомобилей, осуществляется навигационными системами. Важными задачами повышения эффективности работы пассажирского автотранспорта считаются: диспетчерское управление автомобилями оперативного характера. Вместе с тем, на пассажирском автотранспорте важным считается решение проблемы учета выручки на маршрутах движения (С.105).

По мнению автора, основным направлением, при совершенствовании существующей модели, считается использование пластиковых карточек, целью которой является обеспечение достоверности данных об объеме пассажирских перевозок, являющихся базой для прогнозирования на пассажирских автотранспортных

предприятиях. При этом следует усовершенствовать систему оплаты проезда на пассажирском автотранспорте, через внедрение инновационных форм сбора выручки и освободить водителей, и кондукторов от данных обязанностей во время движения автобусов. Необходимо всесторонне применять мобильные телефоны для приобретения информации об автобусных маршрутах и способах оплаты проезда (С.112).

Автор доказывает, что, при оценке качества транспортного обслуживания, важное значение имеет показатель - уровень подготовленности пассажирских автотранспортных предприятий, что является базой допуска их на рынок пассажирских автотранспортных услуг. Однако, в нынешних условиях, трудно уточнить уровень подготовленности пассажирских автотранспортных предприятий, даже с учётом существующих принципов государственного надзора. Поэтому принципы оценки подготовленности пассажирских автотранспортных предприятий к оказанию автотранспортных услуг должны быть расширены, за счёт стандартизации и сертификации автотранспортных услуг (С.112-113).

В диссертации автор отмечает, для повышения эффективности функционирования пассажирского автотранспорта, следует усовершенствовать процедуру формирования городского заказа на социальные перевозки, организацию заключение контрактов, принципы финансирования пассажирских автотранспортных услуг, то есть практически совершенствовать и рационально регулировать систему городского пассажирского автомобильного транспорта. Учитывая социальную значимость пассажирского автотранспорта в обеспечении жизнедеятельности современного города, района и области, в удовлетворении потребностей населения на транспортные услуги, важнейшей задачей является стабильное, надежное, безопасное и эффективное обеспечение автотранспортного процесса (С. 113-122).

Научно-практическая значимость основных результатов диссертационного исследования. Полученные научно-теоретические результаты диссертационной работы могут быть использованы для дальнейшего исследования по данной теме. Положения, разработанные в диссертации и их практическое применение, могут способствовать эффективному использованию инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг.

Разработанные в работе основные научные положения отличаются достаточной теоретической обоснованностью и практической значимостью.

Результаты исследования вполне можно использовать при чтении экономических дисциплин в вузах страны.

В целом, научно-практическая значимость основных результатов исследования доказана актами о внедрении, публикациями в научной печати, докладами на многих международных научно-практических конференциях.

К сожалению, диссертационное исследование не свободно от недостатков. К числу замечаний и пожеланий можно отнести следующее:

1. В параграфе 1.2. первой главы диссертации (С. 27-41) автором раскрыто экономическое содержание инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг. Однако, в работе слабо освещены особенности применения ресурсного подхода, что дает возможность оценить текущей ситуации развития инновационных процессов и, при взаимоувязке, отдельных составляющих инновационного потенциала предприятий сферы услуг с их целевыми параметрами.

2. В параграфе 2.1. второй главы диссертации (С.54-66), автором проведен анализ современного состояния и развития сферы транспортных услуг в Республике Таджикистан. Следовало бы автору в данном параграфе провести сопоставительный анализ развития пассажирской автотранспортной системы в регионах страны.

3. В параграфе 3.2. третьей главы диссертации (С.96-106), автором предложены рекомендации по внедрению системы ГЛОНАСС для автотранспортных предприятий Республики Таджикистан. Следовало бы данные мероприятия прикрепить практическими расчетами.

4. Некоторые положения диссертационной работы требуют уточнения и конкретизации (С. 101, 102,104).

5. В работе встречаются отдельные технические и редакционные погрешности.

В целом, отмеченные недостатки не снижают общей положительной оценки рассматриваемого диссертационного исследования и имеют рекомендательный характер.

Подтверждение опубликованных основных результатов диссертации. Публикации автора диссертации отражают основные положения и выводы диссертационного исследования. Основные положения диссертационного исследования опубликованы в 11 научных работах, в том числе 5 статей в рецензируемых изданиях ВАК при Президенте Республики Таджикистан.

Автореферат диссертации полностью отражает содержание проведенного исследования.

Диссертация Шодиева Фирдавса Тошмаматовича на тему: «Организационно-экономические аспекты использования инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг (на материалах пассажирских автотранспортных предприятий Республики Таджикистан), представленная на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством: экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами (управление инновациями) является самостоятельной, завершенной научно-квалификационной работой, в которой содер-

жатыя решения задач, имеющие важное научно-практическое значение для развития экономической науки и хозяйственной практики.

Работа соответствует всем требованиям «Порядка присуждения ученых степеней и присвоения ученых званий (доцента, профессора)», утвержденного Постановлением Правительства Республики Таджикистан № 505, от 26 ноября 2016 г. к кандидатским диссертациям, а ее автор Шодиев Фирдавс Тошмаматович заслуживает присуждения искомой ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством: экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами (управление инновациями).

Официальный оппонент,
доктор экономических наук, профессор
кафедры экономического анализа и статистики
Таджикского аграрного университета
имени Ш. Шотемур



Самандаров И.Х.

Таджикский аграрный университет имени Ш. Шотемур 734003, Таджикистан,
г. Душанбе, пр. Рудаки 146. Тел./Факс:(992-37)224 72 07

Подпись д.э.н., профессора Самандарова И.Х. удостоверяю:

Начальник отдела правового
обеспечения и кадров
Таджикского аграрного университета
имени Ш. Шотемур



Раджабова Н.А.