

В Диссертационный совет 6D.КОА-029  
при Российско-Таджикском (Славянском) университете,  
г. Душанбе 734025, г. Душанбе, улица М.Турсун-заде, 30

## ОТЗЫВ

*официального оппонента кандидата экономических наук  
Хабибуллоева Хабибулло Хайруллоевича на диссертацию Саторова  
Хусейна Комиловича на тему «Оценка и управление предоставления  
платных инновационных дорожных услуг», представленную на  
соискание ученой степени кандидата экономических наук по  
специальности 08.00.05 - «Экономика и управление народным хозяйством  
(управление инновациями)»*

### 1. Актуальность темы и содержания диссертации

Актуальность темы исследования продиктована тем, что для Республики Таджикистан все еще решение транспортной проблемы является приоритетной задачей.

Транспорт в Республике Таджикистан является неотъемлемой составной частью его национальной экономики и играет исключительно важную роль в народнохозяйственном комплексе республики. Республика Таджикистан, не имеет выхода к морю и в своем развитии сильно зависит от внешней торговли, а развитие предпринимательской деятельности в сфере сельского хозяйства и промышленности зависит от экспорта и нуждается в быстрых, надежных и недорогих способах перевозок. Республик Таджикистан имеет наименее развитый транспортный сектор среди стран Центральной Азии и находится в числе мировых стран с самыми высокими транспортными затратами.

Текущая ситуация дорожно-транспортной отрасли в Республике Таджикистан свидетельствует о проведения исследований и разработки необходимых условий для создания сети платных автомобильных дорог. Создание сети платных автомобильных дорог считается одной из важнейших задач развития дорожного хозяйства.

Дорожная сеть страны в настоящее время не в полной мере соответствует политическим, социальным, экономическим потребностям общества. По оценкам специалистов для удовлетворения социально-экономических потребностей страны протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием, способная обеспечить надежную связь промышленных, сельскохозяйственных, культурных центров и населенных пунктов должна

составлять свыше 30 тысяч километров.

Дорожная сеть под юрисдикцией Министерства транспорта Республики Таджикистан имеет общую протяженность 14220,3 км дорог, из них 8743,58 км местных, 3348,07 км республиканских и 2128,65 км международных дорог. Около 12145,7 км местных дорог не входят в ведомственную подчиненность Министерства. Это – сельские дороги, промышленные дороги, которые ранее были на балансе колхозов и совхозов, а ныне являющиеся бесхозными.

На содержание и ремонт автомобильных дорог из бюджетных средств выделено и освоено за последние 5 лет – 364 млн 465 тыс. 587 сомони.

По экспертной оценке, из-за несоответствия технического состояния существующей сети дорог, интенсивности движения и осевым нагрузкам современных транспортных средств ежегодные потери народного хозяйства составляют около 1 млн сомони.

Возможности дорожных фондов перестали соответствовать потребностям отрасли в финансировании. Существующие источники финансирования не в состоянии обеспечить финансирование строительством и эксплуатации автомобильных дорог в необходимых объемах. Альтернативным источником может стать создание платных автомобильных дорог за счет частных инвесторов или с передачей в концессию государственных органов. При этом государственно-частное партнерство рассматривается как реальный и эффективный механизм достижения этих целей.

Транспортная отрасль Республики Таджикистан должна системно обеспечить все сферы жизнедеятельности национальной экономики, выйти на конкурентные позиции по основным экономическим показателям (производительность, фондоотдача, рентабельность, энергоемкость).

Решение проблемы организации платного проезда на вновь вводимых автомобильных дорогах и повышения эффективности эксплуатации существующих обуславливает необходимость разработки основ прогнозирования условий, определяющих целесообразность функционирования дорожного объекта на платной основе.

Следует отметить, что внедрение инноваций в строительстве и эксплуатации дорог и предоставление платных дорожных услуг является достаточно новым явлением для развития дорожно-транспортной системы страны, усиливает необходимость разработки теоретических и методических основ внедрения инноваций в процессе модернизации автодорог или предоставление качественных инновационных дорожных услуг.

Предоставление инновационных дорожных услуг предъявляет новые требования управлению и анализу эффективности платных дорожных услуг с учетом внедрения инноваций и стимулирования предоставления инновационных дорожных услуг, а также оценки качества инновационных дорожных услуг на участках платной дороги. Внедрение инноваций в процессе предоставления платных дорожных услуг не только оказывает существенное влияние на безопасность дорожного движения, но и во многом определяет экономическую эффективность проектов платных автодорог, в том числе, качество предоставляемых дорожных услуг.

В Республике Таджикистан, учитывая горный рельеф местности, на автомобильный транспорт, на внутренние перевозки, приходится 90% объема грузовых перевозок и 94% объема пассажирских перевозок транспортом общего пользования. Анализ международного опыта позволяет с оптимизмом говорить о перспективах реализации инновационных проектов по созданию и развитию дорожной инфраструктуры в нашей стране. В первую очередь это относится к системе инновационных платных дорожных услуг.

В целях реализации проектов по созданию инновационных платных дорожных услуг чрезвычайно актуальным становится вопрос использования механизма оценки показателей платных инновационных услуг, а также в совершенствовании управления инновационной деятельностью в процессе предоставления платных дорожных услуг рассмотренные в диссертационном исследовании Саторова Х.К. Из сказанного ясно, что работа, связанная с исследованием работы по оценке и управления предоставлением платных инновационных дорожных услуг на материалах Республики Таджикистан, является актуальной и ее тематика не вызывает сомнений.

## **2. Достоверность, обоснованность и новизна научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации**

Степень обоснованности, научной новизны, достоверность теоретических положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации, обусловлены как использованием теоретико-методологических подходов в решении поставленных задач, так и специальных методов исследования. Обоснованность основных выводов и положений диссертации определяется тем, что в основу исследования положены труды отечественных и зарубежных ученых в области экономики и управления транспортными системами и инновациями (176 источника библиографического списка), а также апробацией основных результатов исследования в научных публикациях.

**Цель исследования**, в качестве которой автор указал – разработка научно-методических основ оценки предоставления инновационных платных дорожных услуг и совершенствования управления ими.

**Для достижения поставленной цели** в диссертации поставлены и решены следующие задачи:

- рассмотреть теоретико-методологические основы инновации в предоставлении инновационных дорожных услуг;
- исследовать социально-экономические основы концепции предоставления инновационных дорожных услуг на платных участках дорог;
- изучить зарубежный опыт предоставления платных дорожных услуг в современных условиях;
- анализировать экономическую эффективность предоставления инновационных дорожных услуг на участках платной дороги;
- изучить механизм стимулирования инновационной деятельности в предоставлении платных дорожных услуг;
- оценить воздействия инноваций на эффективность создания платных автодорог на концессионных условиях.

Элементами **научной новизны** обладают следующие результаты диссертационной работы:

- развиты теоретико-методологические основы организации и управления инновационной деятельностью в процессе оказания платных дорожных услуг на участках платной дороги, а также обоснована роль инноваций в совершенствовании транспортной инфраструктуры;
- выявлены факторы, формирующие спрос на инновационные услуги платных участков дорог, которые должны быть учтены при разработке стратегии компаний по предоставлению дорожных услуг;
- обоснована экономическая роль инновационных дорожных услуг в стратегическом развитии дорожно-транспортной системы международных дорожных коридоров ЦАРЭС (1,2,3,4,5,6), Азиатские автомагистрали (АН7 (Asian Highway), АН65 (Asian Highway), АН66 (Asian Highway)), ТРАСЕКА (Европа – Кавказ – Азия);
- уточнено социальное значение внедрения инноваций на платных участках дороги «Душанбе-Чанак» для территориального развития и превращения Таджикистана в транзитную страну;
- обоснованы организационно-экономические основы взаимодействия инновационных процессов и экономических процессов с учетом характерных черт предоставления инновационных услуг на основе концессионных соглашений и учета принципов предоставления платных дорожных услуг;

- на основе оценки и анализа эффективности функционирования платной дороги и расчета показателей экономии затрат от ее использования определены ряд экономических выгод для транспортных средств категории I-IV на участках дороги «Душанбе - Чанак»;

- разработаны рекомендации по совершенствованию управления инновационной деятельностью в процессе предоставления платных дорожных услуг.

### **3. Оценка содержания диссертации и автореферата**

Открытая часть диссертационной работы состоит из введения, трех глав, выводов и предложений, приложения, списка использованной литературы, включающей 178 наименований. Работа изложена на 160 страницах машинописного текста, содержит 30 таблиц, 9 рисунков.

Во **введении** проведен литературный обзор работ в данной области, обоснована актуальность темы, определена степень разработанности проблемы, сформулированы цель, задачи, предмет и объект исследования, научная новизна и полученные результаты, а также проведено исследование современного состояния проблемы использования механизма оценки и управления предоставлением платных инновационных дорожных услуг [стр. 3 – 14].

В первой главе **«Теоретические основы предоставления платных инновационных дорожных услуг»** рассматриваются теоретические и методологические основы предоставления платных инновационных дорожных услуг, теория инновации, а также зарубежный опыт предоставления инновационных дорожных услуг [стр. 15 – 57].

В этой главе уточнено, что с периода появления термина «инновация» до наших дней часто в экономической литературе отождествляется понятия «нововведения», «новшество» и «инновация». По мнению автора термин «нововведения» и «инновация» можно представить, как синонимы, а «новшество» рассматривается как новый метод или способ, новый процесс, новое явление, изобретение и т.д.

Исследуя теоретические основы развития инновационной деятельности автором предложены определения инноваций и инновационной услуги.

В этой главе также уточнено, что платная дорога эта та часть дороги, которая была построена коммерческими организациями с целью предоставления инновационных дорожных услуг, где обеспечивается безопасное и комфортное движение на этих участках. Немало важное внимание уделяется, при оценке эффективности функционирования дорог и инновационных дорожных услуг и степени удовлетворенности участников дорожного движения.

Во второй главе **«Оценка показателей платных дорожных инновационных услуг»** дана характеристика инновационной деятельности дорожного сервиса компании **«IRS»** в эффективном функционировании дороги **«Душанбе-Чанак»**, произведен анализ экономической эффективности предоставления инновационных дорожных услуг, также проводится экономико-математическое моделирование влияния инновационных дорожных услуг на рост валового внутреннего продукта и повышение эффективности функционирования платных дорог и оказания дорожных услуг [стр. 58 – 89].

На основе анализа экономической эффективности платных дорог и предоставления инновационных дорожных услуг автором обоснована экономическая выгода от использования платной дороги **«Душанбе – Чанак»** и предоставления инновационных дорожных услуг.

На основе экономико-математического моделирования с учетом факторов влияния инновационных дорожных услуг даны прогнозы ВВП и ВРП на 2020, 2025, 2030 годы.

В диссертации автором проведено экономико-математическое моделирование ВВП и ВРП с учетом 7 факторов:  $Y_1$  – валовый внутренний продукт, млн. сомони;  $X_1$  – численность занятых в транспортном секторе, тыс. чел.;  $X_2$  – объем розничного товарооборота, млн. сомони;  $X_3$  – обеспеченность населения легковыми индивидуальными автомобилями в расчете на 1000 человек населения;  $X_4$  – интенсивность движения транспортных средств на дороге **«Душанбе - Чанак»**;  $X_5$  – объем реализации платных услуг населению, млн. сомони;  $X_6$  – объем автосервисных услуг и продажа горючего автозаправочными станциями, оказываемых объектами приавтодорожного сервиса, млн. сомони;  $X_7$  – объем услуг розничной торговли магазинов, расположенных вдоль автомагистралей, млн. сомони.

В третьей главе **«Совершенствование управления инновационной деятельностью в процессе предоставления платных дорожных услуг»** развиты методы стимулирования инновационной деятельности в предоставлении платных дорожных услуг, уточнены особенности мониторинга оценки качества инновационных дорожных услуг, а также разработаны меры по диверсификации деятельности сферы предоставления инновационных дорожных услуг [стр. 90 – 125].

В диссертации уточнено, что инновационные услуги, предоставляемые компанией **«IRS»** на платных участках дороги **«Душанбе - Чанак»** ограничиваются только теми услугами, которые ускоряют движение транспортных средств за счет сокращения времени в пути. Сокращение времени в пути в первую очередь происходит за счет инновационных

дорожных услуг, оказываемых компанией.

Автором предлагается перечень организационно-управленческих по развитию комплекса инновационных дорожных услуг: а) контроль и регулирование за скоростью автотранспортных средств с помощью автоматизированной системы навигации; б) установка и оборудование экранных щитов, обеспечивающих онлайн - информацией о состоянии дорог; в) полное освещение всех участков платной дороги в ночное время; г) автоматизация системы управления движением на участках платной дороги с помощью автоматизированных светофоров и дорожных знаков; д) внедрение системы глобальной навигационной спутниковой системы отслеживания автотранспортных средств (ГЛОНАСС); е) внедрение системы АСУДД, для обеспечения сетевого адаптивного управления толлинговых плат с целью оптимизации режимов работы.

*Научная новизна* диссертационного исследования заключается в теоретическом обосновании развития системы оказания платных инновационных дорожных услуг и разработки комплекса мер по управлению инновационной деятельности в процессе предоставления инновационных дорожных услуг на участках платных дорог.

В этой главе обосновывается необходимость внедрения в организации деятельности компании «IRS» инновационной автоматизированной системы управления дорогой «Душанбе - Чанак» (АСУДД), которая предназначена для обеспечения сетевого адаптивного управления дорожными контроллерами светофорной сигнализации с целью оптимизации режимов их работы.

Автором для совершенствования комплекса инновационных услуг, оказываемых компанией «IRS» и удовлетворения совокупного спроса участников дорожного движения предлагается формировать инновационный кластер согласно «Концепции развития придорожного сервиса на автомобильных дорогах Республики Таджикистан на период до 2030 года».

По мнению автора, диверсификация деятельности компании «IRS» приведет к совершенствованию управления инновационной деятельности и повышению эффективности, предоставляемым инновационным дорожным услугам.

В **заключении** приведены основные результаты и выводы по работе в целом, соответствующие поставленным задачам исследований и положениям, выносимым на защиту, рекомендации и оценка перспектив дальнейших исследований [стр. 126 – 132].

**Список использованных источников** достаточно полно отражает современное развитие темы исследования [стр. 133 – 152].

#### **4. Значимость полученных автором диссертации результатов для развития соответствующей отрасли науки. Конкретные рекомендации по практическому использованию результатов и выводов диссертации.**

Значимость полученных автором диссертации результатов по оценке и управления предоставления платных инновационных дорожных услуг определяется новым подходом к оценке влияния на устойчивость финансирования и развития транспортно-дорожной отрасли Республики Таджикистан.

Полученные результаты работ обладают научной новизной и практической ценностью отраслевого уровня.

Результаты диссертационного исследования имеют прикладной характер и могут быть использованы в виде методик расчета при моделировании и принятии решений по формированию перечня инновационных мероприятий по повышению финансирования содержания и ремонта автомобильных дорог. Результаты рекомендуются к расширенному применению в Министерстве транспорта Республики Таджикистан, компанией «*IRS*».

#### **5. Соответствие научной специальности**

Тема и сама выполненная диссертационная работа по своему уровню и содержанию полностью соответствуют требованиям паспорта номенклатуры специальностей ВАК при Президенте Республики Таджикистан по специальности: 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами - управление инновациями): 1.4.90. Совершенствование грузовых и пассажирских тарифов; 1.6.109. Совершенствование организации, управления в сфере услуг в условиях рынка; 1.6.121. Организационно-экономические механизмы обеспечения инновационного развития отраслей сферы услуг; 2.1. Развитие теоретических и методологических положений инновационной деятельности; совершенствование форм и способов исследования инновационных процессов в экономических системах.

#### **6. Замечания по диссертации и автореферату**

Среди недостатков и спорных положений диссертационного исследования необходимо отметить следующее:

1. В работе для расчета показателей используется показатель экономии затрат от использования бесплатной (альтернативной) дороги, дороги обхода тоннелей. Не совсем корректно, если учесть, что данная дорога вообще не эксплуатируется;

2. В работе нет анализа получения годового дохода и предоставление годовых расходов по содержанию и ремонту автомобильной



дороги «Душанбе-Чанак» от компании «IRS».

3. На стр. 81 автор приводит перечень факторов, влияющих на рост валового внутреннего продукта. Но в перечне отсутствуют такие факторы как допустим X8 – количество грузовых автомобилей, X9 – грузооборот или объем перевозок грузовым автотранспортом и т.д.

4. Грузовые автомобили в основном перевозят по этой дороге продукты питания, фрукты и овощи с Согдийской области. Соответственно плата за проезд включается в стоимость продукции и соответственно это ощущают предприниматели. Каким образом это влияет на рост или снижение ВВП.

5. В работе не освещены вопросы технологии внедрения адаптированной автоматизированной системы управления дорожным движением.

6. В тексте диссертации имеются орфографические и стилистические ошибки и опечатки.

Указанные замечания не носят принципиального характера, а также не снижают общую положительную оценку диссертации. Их следует рассматривать как пожелание автору более внимательно относиться к редакционной работе и как предложение по дальнейшему развитию своих научных исследований.

**Личный вклад соискателя.** Все этапы реализации плана диссертации проводились при непосредственном участии автора, такие как, выбор темы, ее обоснование и актуальность, цель и задачи исследования. Автор внес вклад в разработке и апробации основных направлений управления предоставления инновационных дорожных услуг, сборе и анализе статистических и фактических данных.

**О полноте публикаций по теме диссертации.** Результаты диссертационного исследования опубликованы в 17 научных работах автора, общим объемом свыше 12,0 п. л., в том числе 4 статьи в научных журналах и изданиях, включённых в перечень ведущих рецензируемых изданий, рекомендованных ВАК при Президенте Республики Таджикистан и 2 статьи в журнале Science in the modern information society XVIII.

Использование результатов исследования подтверждено соответствующими справками о внедрении.

Отдельные результаты исследования могут быть использованы в учебном процессе при разработке учебно-методического сопровождения программ бакалавров и магистров, программ повышения квалификации специалистов дорожной отрасли и в сфере экономики автомобильного транспорта.

**7. Заключение о соответствии диссертации критериям, установленным положением ВАК о порядке присуждения ученых степеней.**

Диссертационная работа представляет собой законченное научное исследование оценки и управления предоставления платных инновационных дорожных услуг.

Диссертация выполнена автором на высоком уровне, ее можно охарактеризовать, как значимую научно-практическую работу, направленную на повышение эффективности оценки управления предоставления платных инновационных дорожных услуг.

Представленная диссертация обладает внутренним единством, содержит новые научные результаты и положения. Содержание автореферата и опубликованные научные статьи соответствуют диссертации и отражают научную новизну диссертационной работы.

Проведенное диссертационное исследование отвечает требованиям, предъявляемым положениям ВАК при Президенте Республики Таджикистан о порядке присуждения научных степеней к диссертациям на соискание учёной степени кандидата экономических наук, а ее автор **Саторов Хусейн Комилович** заслуживает присуждения 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,  
кандидат экономических наук, доцент  
Учредитель ООО «Автострада», 734062,  
Республика Таджикистан, г. Душанбе,  
ул. Р. Набиев, 233/1, тел.: +992 93-777-73-01,  
E-mail: usmon.sidikov@avtostrada.tj  
Хабибуллоев Хабибулло Хайруллоевич**

Подпись к.э.н., доцента Хабибуллоева Хабибулло Хайруллоевича  
подтверждаю. Начальник ОК «Автострада»



Сирица Л.К.