

ВІДГУК ОФІЦІЙНОГО ОПОНЕНТА

доктора економічних наук, професора

ЯНОВСЬКОЇ ВІКТОРІЇ ПЕТРІВНИ

на дисертаційну роботу Зарбалізаде Елматдіна на тему:

«Формування споживчої цінності приміських пасажирських перевезень»,

що подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії

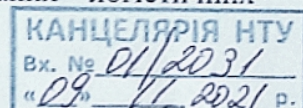
за спеціальністю 051 «Економіка»

у галузі знань 05 «Соціальні та поведінкові науки»

Актуальність теми дисертації.

Сучасні зміни в національній транспортній системі характеризується наростанням протиріч у розвитку регульованого приміського сегменту, вирішення яких вимагає напрацювання нових підходів, спроможних забезпечити стійку та ефективну взаємодію різних учасників перевізного процесу. Впровадження карантинних обмежень, в наслідок поширення на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, та накопичення внутрішніх проблем, усунення яких гальмується до цього часу нереалізованими і вже досить тривалими реформами, є ключовими об'єктивними та суб'єктивними факторами системного скорочення обсягів перевезень пасажирів у приміському сполученні.

Зокрема, як свідчать останні дослідження, на початок 2021 року на залізничному транспорті обсяги приміських перевезень було відновлено лише до 51 % відповідного періоду 2019 року, при цьому технічний стан приміського рухомого складу не дозволяє відновити обсяги приміських перевезень понад ніж на 60 %. Зважаючи на вагоме соціальне значення приміських перевезень та екологічність залізничного транспорту, питання про необхідність подолання означених негативних трендів було підняте на загальнодержавний рівень і у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року було зафіксовано завдання щодо заснування спільних компаній приміських пасажирських перевезень за участю місцевих органів виконавчої влади. Для ефективної реалізації цього завдання надзвичайно важливо забезпечити умови для побудови таких компаній як соціально орієнтованих логістичних



організацій з узгодженням інтересів усіх учасників та ланок перевізного процесу та удосконаленням системи державного регулювання та фінансування регульованого сегмента. При цьому посилення конкуренції на ринку приміських перевезень вимагає пошуку шляхів формування споживчої поведінки зорієнтованої на споживання послуг транспортну загального користування порівняно із наявними альтернативами.

Слід підкреслити, що створення споживчої цінності має фундаментальне значення для будь-яких сучасних компаній і є необхідною умовою конкурентоспроможності бізнесу та неприбуткових організацій. Не виключенням становлять і компанії, що забезпечують приміські перевезення, зокрема компанії приміських пасажирських перевезень залізничного транспорту. Природа та види споживчої цінності становлять суттєву основу як академічних досліджень, так і маркетингової практики і закладають вагомі засади ефективного управління сферами виробництва, розподілу та обігу соціально-економічних систем.

Враховуючи наведене, можна стверджувати, що дисертаційна робота Зарбалізаде Е., в якій обґрунтовані методичні та практичні положення формування споживчої цінності приміських пасажирських перевезень є актуальною. Дисертаційне дослідження тісно пов'язане з сучасними науково-прикладними проблемами та доповнює конкретні науково-дослідні розробки, що стосуються формування змісту споживчої цінності приміських пасажирських перевезень на базі порівняння її зі споживчою цінністю поїздки приватним автомобілем.

Актуальність теми підтверджується також і тим, що дисертаційна робота виконана у відповідності з планом науково-дослідних робіт і тематики кафедри менеджменту факультету менеджменту, логістики та туризму Національного транспортного університету за темою «Споживча цінність перевезень пасажирів: сучасна концепція і методики вимірювання» від 31.12.2020 року (номер державної реєстрації 0120U100200), де автор був виконавцем окремих розділів.

Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків та результатів дисертації.

Теоретико-методичні положення, практичні висновки і рекомендації дисертації обґрунтовані та достовірні. Це підтверджується коректним

використанням теоретичних положень, широкої інформаційної бази за темою дисертації, логічним представленням і доказовістю матеріалів роботи.

З аналізу методів і моделей, використаних автором при вирішенні поставлених завдань, можна зробити висновок, що одержані і представлені в роботі результати в достатній мірі обґрунтовані та достовірні.

Обґрунтованість та достовірність наукових результатів дисертаційної роботи також підтверджується їх апробацією на п'яти науково-практичних конференціях різних рівнів.

Новизна наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих у дисертації

Удосконалено методичний інструментарій визначення величини і формування змісту споживчої цінності приміських пасажирських перевезень на базі порівняння її зі споживчою цінністю поїздки приватним автомобілем, який на відміну від існуючих, дозволяє управлінцям приміських пасажирських перевізників та представникам місцевої влади мати повну інформацію щодо транспортної поведінки людини, надає можливість кількісного прогнозування її змін при розробці заходів, що спрямовані на збільшення частоти користування транспортом загального користування на заміну приватного автомобіля.

Набули подальшого розвитку:

– визначення поняття «сприйнята споживча цінність послуги» як унікального результату конкретного варіанту обслуговування, що полягає в одночасному відчутті клієнтом як величини збільшення, так і зменшення його поточного і майбутнього добробуту, а також – різниці між ними під впливом особистого досвіду, знань, психологічних особливостей і ситуаційних чинників придбання і надання сервісу;

– визначення поняття «сприйнята споживча цінність пасажирських приміських перевезень» як унікального результату взаємодії клієнта з приміським перевізником під час надання транспортної послуги, що полягає у відчутті пасажиром ступеня досягнення позатransпортної мети та ставлення до атрибутів поїздки, яке може мати ознаки як збільшення, так і зменшення добробуту людини,

а також різниці між ними під впливом особистого досвіду, знань, психологічних особливостей і ситуаційних чинників придбання і надання сервісу;

- зміст споживчої цінності приміської поїздки транспортом загального користування та зміст споживчої цінності приміської поїздки приватним автомобілем, кожна з яких мають ряд жертв та переваг для пасажирів та водіїв відповідно;

- методичні засади вимірювання споживчої цінності поїздок різними видами транспорту, задля чого пропонується методика, що дозволяє порівнювати споживчі цінності приміських поїздок транспортом загального користування і приватним автомобілем та враховувати їхній вплив на транспортну поведінку людини;

- методичні засади вимірювання толерантності людини до ціни, що виражається у доповненні метода Габора-Грейнджера прийомом, що зменшує вплив ефекту порядку демонстрації цін;

- метод сегментації приміського пасажиропотоку за напрямом пошуку людиною споживчої цінності шляхом додачі додаткового критерію сегментації – інтенції до здійснення поїздок транспортом загального користування на заміну приватного автомобіля.

Повнота викладу наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих у дисертації, в наукових публікаціях, зарахованих за темою дисертації.

Наукові положення, висновки та рекомендації, сформульовані у дисертації викладено у 10 наукових працях, з них 5 статей, в т. ч. 4 в наукових фахових виданнях України з економіки, 1 стаття в іноземному виданні з напрямку, з якого підготовлено дисертацію, 5 публікацій у збірниках матеріалів конференцій.

Відсутність порушення академічної доброчесності.

Результати перевірки роботи сервісами Unicheck, аналізу публікацій здобувача, аналізу тексту дисертаційного дослідження та використання автором джерел, свідчать про відсутність порушення академічної доброчесності автором дисертаційного дослідження.

Структура та зміст дисертації.

Дисертація складається з анотації, вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Повний обсяг дисертації становить 199 сторінок друкованого тексту, з них 167 сторінок основного тексту. Матеріали дисертації містять 24 рисунки (з них 3 на окремих сторінках) і 11 таблиць. Список використаних джерел налічує 179 найменувань, розміщених на 19 сторінках.

Зміст *анотації* є узагальненим коротким викладом основного змісту дисертації та висвітлює її основні наукові положення, висновки і рекомендації. Анотацію подано державною та англійською мовами. В анотації стисло представлені основні результати дослідження із зазначенням наукової новизни та практичного значення.

У *вступі* дисертаційної роботи розглянуто: актуальність науково-прикладного дослідження; зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами; мета та задачі дослідження; об'єкт, предмет і методи дослідження; наукова новизна і практична цінність одержаних результатів; особистий внесок здобувача; інформація про реалізацію, апробацію та публікацію результатів.

У *першому розділі* проведено аналіз сучасного стану управління споживчою цінністю приміських пасажирських перевезень та ролі, яку виконують приміські перевезення у транспортній системі мегаполісу, що дозволило уточнити поняття «споживча цінність послуги», як унікальний результат конкретного варіанту обслуговування, що полягає в одночасному відчутті клієнтом як величини збільшення, так і зменшення його поточного і майбутнього добробуту, а також – різниці між ними під впливом особистого досвіду, знань, психологічних особливостей і ситуаційних чинників придбання і надання сервісу, та «споживча цінність приміських пасажирських перевезень» зокрема.

Досліджено мотиви транспортної поведінки мешканців передмість, які відрізняються від чинників, що спонукають до дії городян та встановлено, що споживча цінність приміських поїздок транспортом загального користування виникає в результаті взаємодії перевізника і пасажиря як перетин сфер їхніх природніх інтересів. Це дало змогу сформулювати сприйняту споживчу цінність

пасажирських приміських перевезень як унікальний результат взаємодії клієнта з приміським перевізником під час надання транспортної послуги, що полягає у відчутті пасажиром ступеня досягнення позатранспортної мети та ставлення до атрибутів поїздки, яке може мати ознаки як збільшення, так і зменшення добробуту людини, а також різниці між ними під впливом особистого досвіду, знань, психологічних особливостей і ситуаційних чинників придбання і надання сервісу.

Проведено аналіз стану наукової думки і досвіду управління споживчою цінністю приміських пасажирських перевезень, в результаті якого встановлено, що поїздки як транспортом загального користування, так і приватним автомобілем, покликані вплинути на транспортну поведінку великих суспільних груп. Воно має відповідати чотирьом засадничим принципам управління транспортом. Їх практичне втілення у приміському пасажирському русі потребує врахування специфіки мотивів, що рухають транспортну поведінку людини – мешканця передмість, застосування системного підходу до розв’язання нагальних транспортних проблем, організації комплексного впливу, врахування соціальної справедливості та широких просвітницьких програм.

У *другому розділі* сформовано зміст споживчої цінності приміських поїздок приватним автомобілем і транспортом загального користування, що ґрунтуються на порівнянні жертв та переваг пасажира.

Запропоновано методику вимірювання впливу споживчої цінності приміських поїздок приватним автомобілем і транспортом загального користування на транспортну поведінку водіїв.

Розроблено спеціальний інструментарій визначення цінової чутливості людини через низку ефектів сприйняття нею цін, в основу якого покладено основою метод Габора-Грейнджера з необхідними удосконаленнями пасажиропотоку приміського сполучення, що дозволяє прийняти управлінські рішення щодо формування споживчої цінності поїздок.

Запропоновано процедуру сегментації за напрямками пошуку людиною споживчої цінності поїздок автомобілем чи транспортом загального користування, а також інтенціями до зміни транспортної поведінки.

У *третьому розділі* представлено дизайн маркетингового дослідження та його результати, що пов'язані з реакцією водіїв приватних автомобілів на збільшення грошових жертв при здійсненні приміських поїздок, та виділено ті їх сегменти, що мають бути піддані першочерговому впливу з боку місцевої влади та перевізників.

Засобами такого впливу має стати відмінність профілів споживчої цінності поїздок транспортом загального користування і приватним транспортом. На цій основі запропоновані заходи з поліпшення приміських перевезень.

Результати аналізу атрибутів споживчої цінності поїздок автомобілем засвідчили, що зменшити величини оцінок атрибутів переваг неможливо через саму їхню природу. Тож пріоритетним напрямом боротьби з поїздками приватним автомобілем слід вважати збільшення жертв водіїв. Такий управлінський вплив можуть забезпечити рішення місцевої та (або) державної влади, а підприємство-перевізник матиме вельми обмежений вплив на них, наприклад, за рахунок лобіювання. Реалізація таких заходів призведе до збільшення бажаючих користуватись транспортом загального користування, що вплине на оцінку споживчої цінності послуг перевізника.

Загальні *висновки* за результатами дослідження висвітлюють його основні наукові положення, висновки і рекомендації та відповідають сформульованій науково-прикладній задачі та поставленим завданням дослідження.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що основні положення дисертаційної роботи доведено до рівня методичних розробок та практичних рекомендацій, які спрямовані на вирішення актуальних проблем шляхом формування споживчої цінності приміських пасажирських перевезень транспортом загального користування, коли альтернативою їм слугує поїздка з передмістя до міста приватним автомобілем.

Отримані наукові результати дозволили:

1. Запропонувати методику вимірювання споживчої цінності приміських поїздок як приватним автомобілем, так і транспортом загального користування, яка дозволяє порівнювати їхні величини та прогнозувати перехід власників приватних автомобілів до користування транспортом загального користування.

2. Обґрунтувати застосування і удосконалити метод Габора-Грейнджера при вимірюванні чутливості людини до витрат на приміські поїздки приватним автомобілем.

3. Запропонувати процедуру сегментації, яка ґрунтується на напрямках пошуку людиною споживчої цінності приміської поїздки. Її застосування забезпечує управлінців інформацією щодо прогнозованих величини, швидкості здобуття та сталості ефекту у вигляді переключень водіїв приватних автомобілів на користування транспортом загального користування.

Практичне значення результатів роботи підтверджується впровадженням їх у процес управління АТ «Укрзалізниця» (м. Київ).

Зауваження до дисертаційної роботи та дискусійні положення.

Визнаючи в цілому достатній науковий рівень дисертації Зарбалізаде Елмаддіна, слід відмітити окремі дискусійні положення, зауваження як такі, що можуть стати предметом подальших наукових досліджень та потребують пояснень у процесі захисту дисертації:

1. Дискусійним є використання перекладу «жертви» відносно терміну «sacrifice». Переклад «sacrifice» варіативний: жертва, збиток, жертвувати, що припускає різні форми застосування, схилиючи зміст скоріше до «збитку» ніж до «потерпілий» (victim). В таких випадках краще застосувати практику іншомовного запозичення слів та терміну не перекладати або перекладати у недискусійному форматі (наприклад, через «збиток») або застосувати змістовно споріднений, проте не спірний термін, зокрема «втрати».

2. Дискусійним із змістовної, але цілком виправданої з т.з. практичного поширення та нормативного застосування є використання категорії «приміські пасажирські перевезення». Як і у випадку з поняттям «транспортні перевезення» ця категорія належить до таких, що потребують уточнення та коректнішого подання. Як немає інших видів перевезень, крім перевезень транспортом (що виключає необхідність додавання ознаки – «транспортні» до основної категорії – «перевезення»), так і немає інших видів приміських перевезень, крім пасажирських.

3. Зважаючи на переваги запропонованого автором методичного підходу до оцінювання (вимірювання) споживчої цінності приміських поїздок приватним автомобілем і транспортом загального користування, було б доцільно в його описі (п. 2.2) детальніше зупинитися на обґрунтуванні сукупності атрибутів переваг та втрат, для позначення яких використовується категорія «жертви», а також диференціювати шкалу Лікерта залежно від атрибута з метою зниження ризику некоректного вибору оцінки або сформулювати питання конкурентно і атрибутам, і дескрипторам шкали. Крім цього було б варто визначити критичні межі споживчої цінності транспорту загального користування як в аспекті потенціалу збільшення тарифів без втрати пасажиропотоку, так і з позицій оптимізації параметрів атрибутів з метою залучення користувачів приватного автомобільного транспорту.

4. В роботі не відображено такої важливої проблеми як COVID-19, яка сьогодні суттєво впливає на вибір між транспортом загального користування та приватним автомобілем. Існування пандемії стосовно громадського транспорту обумовлює необхідність створення обмежень доступу до транспортних засобів, спонукає до дотримання умов безпечної відстані між пасажирами, збільшує ризиків захворювання та, відповідно, звужує можливості «пересадки» на нього водія, додаючи власникам транспортного засобу впевненості щодо безпечності та гарантії мобільності.

5. В роботі використовуються певні терміни та положення в якості аксіом, хоча ці положення не доведені. Так, у висновках до першого розділу та у загальних висновках застосовується поняття «автомобілецентричності» та опис існуючого середовища міст та передмість, як «автомобілецентричного». Разом з тим, не доведено існування такої концепції та не розкрито зміст поняття, не надано пояснення стосовно того, яким чином воно допомагає описати поведінку суб'єктів господарювання.

6. Автор розглядає такі характеристики поїздки водія на власному автомобілі як «емоції», «задоволення від пейзажу», «задоволення від влади», від кермування, від поїздки (с. 89) та, спираючись на можливе існування цих

позитивних емоцій, доводить, що вони у сукупності створюють «вагомий мотив використання власного автомобіля», крім цього стверджує, що «вагомим мотивом (до поїздки) є можливість використати власний автомобіль» (с. 4, с. 80). Було б доцільно обережніше ставитись до формулювань та оцінок або обґрунтовано доводити вагомість впливу таких факторів.

7. Окремі рисунки або не є результатом досліджень автора (зокрема рис. 1.5, 1.6, 3.3), або не містить посилання на джерело (рис. 3.2), або є переробленими та доповненими автором без зазначення цього (рис. 1.4). Крім цього певні тренди проілюстровано за докорантинний період (рис. 1.5, 1.6) без дослідження сучасних змін у розподілі пасажиропотоків.

8. Було б доцільно додати пояснень до певних ілюстративних матеріалів. Наприклад, це стосується табл. 3.8, за якою варто було б вказати зміст одержаних результатів, пояснити механізм їхнього використання для подальшого обґрунтування управлінських рішень щодо формування споживчої цінності приміських пасажирських перевезень.

Разом з тим, вказані недоліки та висловлені побажання не знижують загальної позитивної оцінки дисертації.

Загальні висновки за дисертаційним дослідженням.

Дисертаційна робота є цілком завершеним, оригінальним, самостійним науковим дослідженням, що висвітлює актуальну тему і має вагоме теоретичне та практичне значення. Висновки за дисертацією в повній мірі охоплюють результати дослідження і є коректними. Результати проведених здобувачем досліджень мають істотне значення для галузі знань 05 «Соціальні та поведінкові науки», зокрема для розвитку маркетингових досліджень та впроваджені у практичну діяльність підприємства.

Анотація дисертації є узагальненим коротким викладом основного змісту дисертації та висвітлює її основні наукові положення, висновки і рекомендації. Анотацію дослідження розміщено на офіційному сайті Національного транспортного університету у терміни, передбачені Постановою Кабінету

Міністрів України від 06 березня 2019 року № 167 «Порядок проведення експерименту з присудження ступеня доктора філософії».

Наукові положення, висновки і рекомендації, сформульовані у дисертації, достатньо повно викладені у наукових публікаціях за темою дисертації.

Дисертаційна робота відповідає вимогам Наказу Міністерства освіти і науки України №40 від 12 січня 2017 року «Про затвердження Вимог до оформлення дисертації. Зміст дисертації відповідає темі дослідження та у достатньому обсязі розкриває сутність вирішення поставлених завдань.

Таким чином, дисертаційна робота «Формування споживчої цінності приміських пасажирських перевезень» за змістом, оформленням, науковою новизною, теоретичною цінністю та практичним значенням відповідає вимогам пунктів 9–12 Постанови Кабінету Міністрів України від 06 березня 2019 року № 167 «Порядок проведення експерименту з присудження ступеня доктора філософії», а її автор – Зарбалізаде Елмaddin – заслуговує на присудження йому наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 051 «Економіка» з галузі знань 05 «Соціальні та поведінкові науки».

Офіційний опонент:

доктор економічних наук, професор,
завідувач кафедри економіки, маркетингу
та бізнес-адміністрування
Державного університету інфраструктури
та технологій

 В. П. ЯНОВСЬКА

Проректор з науково-педагогічної роботи
Державного університету інфраструктури
та технологій

 Ю. П. ДУДНИК