

УТВЕРЖДАЮ

Первый проректор – проректор по
научной работе ФГБОУ ВО ПГУПС



Т. С. Титова
2024 г.

ОТЗЫВ

ведущей организации – Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» на диссертационную работу Саргиной Анны Валериевны «Организационно-экономические механизмы развития региональной транспортной инфраструктуры», представленную на соискание учёной степени кандидата экономических наук по специальности

5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (региональная экономика)

1. Актуальность темы диссертационного исследования

Развитие региональной транспортной инфраструктуры является одной из важных задач, направленных на обеспечение транспортных возможностей России. В настоящее время в субъектах Российской Федерации реализуется беспрецедентное количество инфраструктурных проектов, прямо ориентированных на создание современной, комфортной и безопасной региональной транспортной инфраструктуры.

Для достижения стратегических целей развития транспортной инфраструктуры используются разнообразные инструменты, которые получили отражение в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, паспортах Национальных проектов, Концепции подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года и некоторых других программных и отраслевых документах. Вместе с тем, в текущих условиях региональная экономика столкнулась с рядом вызовов, включая износ региональной транспортной инфраструктуры, наличие участков, ограничивающих пропускную способность на автомобильном, железнодорожном и внутреннем водном транспорте, ограничения на использование иностранных компонентов и комплектующих. Эти и некоторые другие вызовы оказывают существенное влияние на социально-экономическое развитие регионов.

Правительство Российской Федерации реализует комплекс мероприятий, направленных на развитие региональной транспортной инфраструктуры в условиях указанных вызовов и беспрецедентной рискованной напряженности в региональной экономике. Реализация этих мероприятий и региональных инфраструктурных проектов сопровождается наличием целого ряда ограничений, которые обусловлены, прежде всего, необходимостью использования значительного объема средств федерального бюджета, длительным сроком окупаемости большинства инфраструктурных проектов, необходимостью межведомственной и межрегиональной кооперации, недостаточной для достижения целей существующей нормативной и методической базой, отсутствием в федеральных планах и программах статистических показателей развития региональной инфраструктуры. Возникает необходимость поиска новых организационно-экономических механизмов, которые могли бы повысить качество транспортной инфраструктуры в субъектах Российской Федерации.

Все это свидетельствует о том, что тема диссертационного исследования Саргиной Анны Валериевны, посвященная совершенствованию организационно-экономических механизмов развития региональной транспортной инфраструктуры, является актуальной и своевременной.

2. Значимость полученных автором результатов для развития экономической науки

Значимость полученных в диссертации результатов исследования состоит в совершенствовании организационно-экономических механизмов развития региональной транспортной инфраструктуры. Отдельные результаты работы расширяют сложившиеся представления об эффективности проектного управления и постпроектной оценки, что является важным достижением соискателя.

Автором выполнен детальный анализ состояния вопросов исследования, программ развития транспортной инфраструктуры в мире и международный опыт проведения постпроектной оценки. Особенно привлекательным здесь является анализ практики планирования и оценки транспорта в Австралии, как одной из самых открытых стран в части предоставления информации по инфраструктурным проектам, а также документов Великобритании.

Рассмотрены этапы системы поддержки и принятия решений в части развития транспортной инфраструктуры и подходы к оценке влияния транспортной инфраструктуры на экономический рост региона, выявлены комплексность и сложность реализации транспортных инфраструктурных

проектов. Систематизированы основные причины отклонений плановых и фактических результатов реализации транспортных инфраструктурных проектов.

На примере Уральского федерального округа рассмотрены социально-экономическое состояние региона, состояние его транспортной инфраструктуры и существующие документы стратегического планирования, определены индикаторы транспортной обеспеченности региона и предложена концепция реализации региональной политики развития транспортной инфраструктуры.

Значимость для развития региональной экономики представляют полученные автором предложения автора по расширению утвержденного приказом Минтранса РФ от 06.06.2022 № 231 перечня отслеживаемых показателей (индикаторов) государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» путем введения в целях устойчивого развития регионов показателей (индикаторов), в частности, показателя «объем инвестиций в инфраструктуру региона по видам транспорта», позволяющих проводить мониторинг и оценку результативности и (или) эффективности развития региональной транспортной инфраструктуры.

Значимость результатов диссертации для науки и практики заключается также в использовании предлагаемых автором организационно-экономических механизмов развития региональной транспортной инфраструктуры, включая создание единой базы данных по транспортной инфраструктуре, формирование реестра предложений по развитию существующей инфраструктуры, создание единого плана развития региональной транспортной инфраструктуры и проведение постпроектной оценки реализованных инфраструктурных проектов. Необходимо отметить, что данные механизмы ранее не были описаны в отечественной науке для проектов развития региональной транспортной инфраструктуры.

Практическая значимость результатов диссертационного исследования заключается в возможности использования разработанных автором организационно-экономических механизмов, предложений и практических рекомендаций по развитию региональной транспортной инфраструктуры в текущих условиях беспрецедентной рискованной напряженности в региональной экономике.

3. Рекомендации по использованию результатов и выводов, приведенных в диссертации

Результаты и выводы, приведенные в диссертации, могут быть рекомендованы федеральным и региональным органам законодательной и исполнительной власти, иным органам государственного и муниципального

управления при формировании государственных и региональных программ, федеральных, ведомственных и региональных инфраструктурных проектов в контексте устойчивости развития регионов и страны в целом, включая подготовку специалистов в области региональной экономики.

Внедрение в практику предложений и рекомендаций автора, адаптированных к региональным инфраструктурным проектам, позволит выявлять причины отклонений фактических значений индикаторов реализованных проектов от их плановых (ожидаемых) значений, усиливать заинтересованность регионов в реализации значимых для региона проектов, вносить соответствующие обоснованные изменения и дополнения в документы по планированию развития региональной транспортной инфраструктуры, а также, на наш взгляд, разрабатывать обоснованные мероприятия по управлению рисками новых инфраструктурных проектов.

4. Оценка содержания диссертации и автореферата

Основные положения, выводы и результаты исследования раскрыты в диссертации, автореферате и публикациях соискателя.

Диссертация имеет внутреннюю целостность, содержит новые научные результаты и практические рекомендации, выносимые на защиту, которые свидетельствуют о личном вкладе автора в решение актуальной научной задачи. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка и 23 приложений. Диссертационная работа изложена на 230 страницах, включая 29 страниц библиографического списка и 50 страниц приложений.

Основные положения, выносимые на защиту, достаточно полно отражены в автореферате и 7 опубликованных научных трудах, в том числе 3 статьи в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных ВАК. Автореферат отражает основное содержание диссертации, а использованный автором стиль изложения позволяет объективно оценить результаты проведенного исследования.

5. Недостатки и замечания по диссертационной работе

Несмотря на общее положительное впечатление о результатах проведенного исследования, необходимо отметить ряд недостатков и замечаний по содержанию диссертации:

1. Несмотря на достаточно детальный обзор существующих терминов и определений в сфере транспорта, предложенное автором развернутое определение «транспортной инфраструктуры» (с.23) как вида инфраструктурного комплекса, состоящего из совокупности объектов инфраструктуры (по видам транспорта) и видов транспортной

деятельности..., не соответствует цели исследования в части развития региональной транспортной инфраструктуры (с.6), не включает трубопроводный транспорт, анализируемый автором (с. 29, 30, с.106 и табл. Г.1), недостаточно обосновано и носит дискуссионный характер в части включения в определение «видов транспортной деятельности», не рассматриваемых в диссертации. На наш взгляд, следует отличать понятие «транспортная инфраструктура» от ключевых понятий «транспортный комплекс», «инфраструктурный комплекс», «транспортная деятельность», используемых в сфере транспорта.

2. В главе 3 диссертации (с.117,118) автор приводит результаты оценки транспортной обеспеченности субъектов Уральского федерального округа, проведенной по известным простым показателям плотности транспортной сети относительно территории и населения, а также с применением коэффициентов Энгеля-Юдзуру Като, Успенского и Гольца по видам транспорта, причем каждый последующий коэффициент по утверждению автора (с.116) является модификацией предыдущего коэффициента и обеспечивает более высокую точность и достоверность оценок. При таком толковании оценок их сравнительный анализ не дает оснований для принятия сбалансированных решений по развитию региональной транспортной инфраструктуры и поэтому мог бы быть исключен.

3. Анализируя программы развития транспортной инфраструктуры в мире и международный опыт постпроектной оценки (с.44), автор делает важный вывод о том, что опыт разработки мегатранспортных проектов в развитых странах приводит к возможности учета неопределенности, выявления и снижения ключевых рисков проекта. В этой связи в дальнейшей работе соискателя, на наш взгляд, было бы целесообразно в качестве одного из практически важных выходов методики постпроектной оценки принять рекомендации по уровню и способам управления рисками региональных инфраструктурных проектов (в частности, по риску спроса на продукт проекта, риску потребности в дополнительном финансировании проекта, риску расписания, контрактному риску и некоторым др.).

4. Предлагаемая автором методика постпроектной оценки региональных инфраструктурных проектов на транспорте предполагает построение единой информационной системы, оценку потребности в информации, сбор, обработку и распределение большого объема статистической информации в течение всего, достаточно продолжительного жизненного цикла проекта (с.122, рис.23). Вместе с тем, из общих методических положений и развернутого порядка проведения постпроектной оценки (с.120-147) неясно, как обеспечивается сопоставимость оценок результатов и затрат, получаемых на различных этапах жизненного цикла

проекта из доступных информационных систем, баз данных и баз знаний, включая работу с большими данными. Следует также отметить, что часть данных носит конфиденциальный характер и необходимо устанавливать порядок их использования специалистами, осуществляющими постпроектную оценку.

5. Отмечая важность постпроектной оценки инфраструктурных проектов по видам транспорта и, в частности, региональных инфраструктурных проектов, и на основе выполненного детального анализа автор рекомендует ее проведение для оценки завершенных транспортных инфраструктурных проектов (с.127), т.е. на этапе завершения проекта (с.126, рис. 24). При этом обращает на себя внимание, что в основных положениях, выносимых на защиту (с.10, п.5 диссертации и с.21, п.5 автореферата), автор указывает «... завершенных региональных транспортных инфраструктурных проектов после запуска проектов и в течение всего цикла их эксплуатации». Очевидно, в таком случае постпроектная оценка должна проводиться практически на всех этапах жизненного цикла проекта, следующих за этапом проектной подготовки. Следует также отметить, что отсутствие в диссертации примера постпроектной оценки неизбежно вызывает подобные вопросы и не позволяет в полной мере судить о работоспособности методики, адекватности модели, точности и достоверности получаемых оценок.

Выражаем надежду, что в дальнейшей работе по актуальной теме диссертации соискатель найдет возможность учесть отмеченные недостатки и замечания.

6. Заключение по диссертационной работе

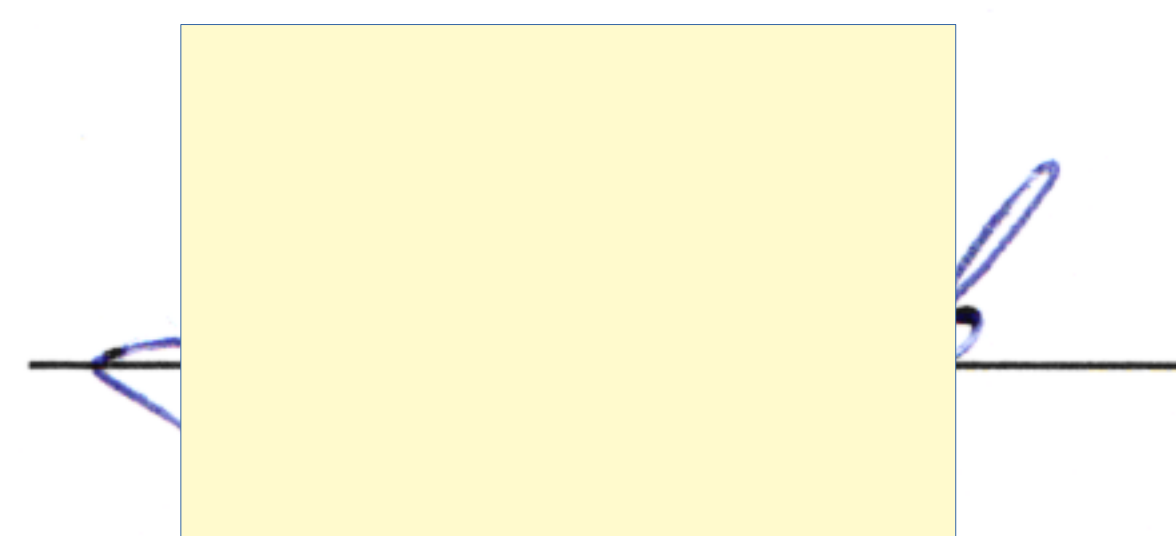
Диссертация Саргиной Анны Валериевны является завершенным научным исследованием, имеет внутреннюю целостность и содержит новые научные результаты и положения, которые выдвигаются для публичной защиты, что свидетельствует о личном вкладе автора в экономическую науку.

Диссертационная работа удовлетворяет требованиям Положения о присуждении учёных степеней от 24.09.2013 № 842, предъявляемым к кандидатским диссертациям, содержит решение научной задачи совершенствования организационно-экономических механизмов развития региональной транспортной инфраструктуры, а её автор Саргина Анна Валериевна заслуживает присуждения учёной степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (региональная экономика).

Отзыв ведущей организации подготовлен д.т.н., профессором Опариным Сергеем Геннадиевичем и к.т.н, доцентом Леонтьевым Александром Анатольевичем.

Отзыв ведущей организации рассмотрен и одобрен на заседании кафедры «Экономика и менеджмент в строительстве» ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» 26 марта 2024 г., протокол № 8.

Заведующий кафедрой
«Экономика и менеджмент в строительстве»
ФГБОУ ВО ПГУПС,
к.т.н., доцент



А. А. Леонтьев

Я, Титова Тамила Семеновна, согласна на сбор, обработку, хранение и передачу моих персональных данных в работе диссертационного совета 24.2.372.13 на базе ФГБОУ ВО «РЭУ им. Г.В. Плеханова» в соответствии с Федеральным законом от 27.07.2006 № 152-ФЗ «О персональных данных».

Первый проректор
проректор по на
ФГБОУ ВО ПГУПС
д.т.н., профессо



Г.С. Титова

СВЕДЕНИЯ О ВЕДУЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ:

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» (ФГБОУ ВО ПГУПС)
190031, Россия, Санкт-Петербург, Московский проспект, д. 9
тел.: 8 (812) 457-86-28, e-mail: dou@pgups.ru