

В Диссертационный совет 24.2.372.13  
на базе  
ФГБОУ ВО «РЭУ им Г.В. Плеханова»,  
г. Москва, Стремянный пер., д. 36

## **ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА**

**на диссертационную работу Саргиной Анны Валериевны на тему  
«Организационно-экономические механизмы развития региональной  
транспортной инфраструктуры», представленную на соискание учёной  
степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3.  
Региональная и отраслевая экономика (экономические науки)**

### **Актуальность темы диссертационного исследования**

Актуальность темы диссертации «Организационно-экономические механизмы развития региональной транспортной инфраструктуры» обусловлена необходимостью развития региональной транспортной инфраструктуры для обеспечения устойчивого развития регионов, повышения эффективности транспортной системы, обеспечения доступности и безопасности транспортных услуг для населения и бизнеса. Развитие транспортной инфраструктуры играет важнейшую роль в снижении уровня дифференциации социально-экономического положения регионов, стабилизации инвестиционного климата, повышении конкурентоспособности регионов. Особую важность теме исследования придали произошедшие макроэкономические сдвиги, изменения во внешнеэкономической конъюнктуре и геополитике, которые потребовали адаптации экономики Российской Федерации к новым условиям.

Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р) предусматривает реализацию следующих долгосрочных целей развития транспортной системы до 2030 года и на прогнозный период до 2035 года: повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий; повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма; увеличение объема и скорости транзита грузов и развитие мультимодальных логистических технологий; цифровая и

низкоуглеродная трансформация отрасли и ускоренное внедрение новых технологий. Разработки, предложенные Саргиной А.В., соответствуют задачам, сформулированным в вышеуказанной стратегии, и раскрывают механизмы их достижения.

### **Достоверность и обоснованность научных выводов и результатов**

Обоснованность и достоверность результатов, сформулированных в диссертации, подтверждается анализом существенного массива научной литературы и нормативных документов (библиография диссертационного исследования включает 168 источников, в том числе 32 на английском языке). Значительные выводы и сформулированные автором научные и научно-практические тезисы получены в результате анализа статистической информации, содержащейся на сайтах Федеральной службы государственной статистики, государственной статистики ЕМИСС, аналитических исследований.

При обосновании теоретических положений автор опирался на фундаментальные и прикладные исследования в области региональной экономики; научные публикации и аналитические исследования по вопросам влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие регионов.

Диссертационная работа выполнена по специальности 5.2.3. «Региональная и отраслевая экономика» в рамках: пункта 1.3. Региональное экономическое развитие и его факторы. Проблемы сбалансированности регионального развития. Сбалансированность региональных социально-экономических комплексов; пункта 1.11. Региональная экономическая политика: цели, инструменты, оценка результатов; пункта 1.15. Оценка эффективности региональной экономической политики в Российской Федерации, федеральных округах, субъектах федерации и муниципальных образованиях.

Опубликованные автором работы (7 научных публикаций общим объемом 5,92 п.л., включая 3 в рецензируемых научных изданиях) отражают основное содержание исследования и полученные результаты.

Работа состоит из трех глав, образующих последовательную и логичную структуру. В первой главе автор изучает разносторонние подходы понятия

«транспортная инфраструктура» в России и за рубежом, ее формы классификаций (с. 16). Исследователь обращает внимание на нормативные правовые акты, регулирующие транспортную сферу Российской Федерации, указывая на неточности относительно наличия трактовки понятия «транспортная инфраструктура» на законодательном уровне. В работе содержится описание основных подходов к оценке влияния транспортной инфраструктуры на экономику региона и предполагаемые эффекты от развития транспортной инфраструктуры (с. 32). Автором приводится система показателей, позволяющая оценить транспортную доступность в регионе, а также проведено сравнение методик оценки эффективности инфраструктурных проектов в разных странах с акцентом на факторы их успешности (с. 34). Изучение автором зарубежного опыта применения программирования в сфере транспортной инфраструктуры позволяет выявить проблемы оценки инфраструктурных проектов (с. 59).

Вторая глава дает полное представление о состоянии социально-экономического положения Уральского федерального округа, а также транспортного комплекса данного региона. На основе анализа состояния региональной транспортной инфраструктуры Уральского федерального округа были выделены основные диспропорции и сформулированы перспективные направления развития транспортной инфраструктуры региона. Всесторонний анализ показателей транспортной обеспеченности (Приложение Л) показал необходимость развития транспортной сети, и, соответственно, транспортной инфраструктуры.

Анализ показателей эффективности госпрограммы «Развитие транспортной системы», а также исполнение бюджета данной программы, позволяет понять место системы стратегического планирования региона и потенциальные возможности его дальнейшего применения с целью формирования эффективных механизмов в сфере развития транспортной инфраструктуры. Автором детально изучена специфика транспортной инфраструктуры Уральского федерального округа, его региональная политика и перспективные направления развития транспортного комплекса.

В третьей главе исследования представлена сформулированная поэтапная методика постпроектной оценки проекта по региональной транспортной

инфраструктуре, цель которой заключается в получении понимания, перевешивают ли выгоды проекта затраты на проект и является ли проект наиболее эффективным использованием ресурсов?

Последовательное решение поставленных задач позволило достичь цели диссертационного исследования, заключающейся в теоретическом обосновании и разработке направлений совершенствования организационно-экономических механизмов развития транспортной инфраструктуры регионов.

#### **Новизна основных положений и выводов диссертационной работы**

По итогам проведенного исследования были получены следующие новые научные результаты, которые представляют значимость для развития теории региональной экономики:

- Уточнено понятие региональной транспортной инфраструктуры (с. 25);
- Проведен анализ и группировка основных причин отклонений показателей на транспортных инфраструктурных проектах за рубежом (с. 48) и в России (с. 59);
- Предложено ввести показатель «объем инвестиций в инфраструктуру по видам транспорта (железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, внутренний водный транспорт, морской транспорт)» на уровне субъекта и отслеживать показатели исполнения Транспортной стратегии на уровне субъекта (с. 37);
- Выполнен анализ стратегий социально-экономического развития Уральского федерального округа и его субъектов с точки зрения системы документов стратегического планирования на федеральном, региональном и муниципальном уровне (с. 75), выявлена рассогласованность нормативных документов стратегического планирования;
- Осуществлен анализ состояния транспортной инфраструктуры Уральского федерального округа и выделены перспективные направления развития региональной транспортной инфраструктуры (с. 94-95);
- Проведена оценка транспортной обеспеченности Уральского федерального округа и его субъектов. Рассчитаны показатели плотности сети относительно территории и населения, коэффициенты Энгеля, Успенского,

Гольца, а также приведенные показатели. Рассчитанные показатели могут быть использованы для анализа и мониторинга изменения транспортной обеспеченности регионов при реализации инфраструктурных проектов.

– Разработана концепция реализации региональной политики развития транспортной инфраструктуры (с. 98), которая позволит на стадии планирования выровнять региональные планы по развитию инфраструктуры и, в дальнейшем, отслеживать ход реализации инфраструктурных проектов. Создание шаблонов паспортов проектов и технико-экономического обоснования упростит подходы к выбору проектов и оценке их эффективности.

– Представлены новые организационно-экономические механизмы для реализации разработанной автором концепции: создание базы данных по инфраструктуре, формирование реестра предложений по созданию новой инфраструктуры и модернизации существующей, создание единого плана развития инфраструктуры региона, проведение постпроектной оценки реализованных проектов, которые позволят обеспечить комплексный мониторинг состояния инфраструктуры и систематизировать все предложения по модернизации (с.105).

– Предлагаемый автором организационно-экономический механизм проведения постпроектной оценки встроен в существующие процессы проектного управления за счет введения 2 новых процессов и дополнения существующего процесса (с.126).

– Разработана методика проведения постпроектной оценки региональных транспортных инфраструктурных проектов, которая поможет собрать фактические данные по инфраструктурным проектам и оценить эффективность затраченных ресурсов (с. 127).

#### **Теоретическая и практическая значимость диссертационного исследования**

Теоретическая значимость диссертационного исследования подтверждается тем, что автором внесен вклад в развитие теоретико-методологических основ за счет проработки принципов концепции реализации региональной политики и организационно-экономических механизмов,

формулирования методических рекомендаций по оценке реализации региональных инфраструктурных проектов на транспорте.

Практическая значимость исследования заключается в том, что полученные автором результаты возможно учитывать при разработке методических документов; предложенные методические рекомендации можно использовать при оценке эффективности реализованных проектов; реестр предложений по модернизации существующей инфраструктуры и по строительству новой даст возможность систематизировать инфраструктурные проблемы региона и в дальнейшем расставлять приоритеты при развитии инфраструктуры разных видов транспорта; создание единого плана развития транспортной инфраструктуры может стать основой для разработки транспортной региональной политики; также полученные результаты могут быть использованы при написании региональных стратегий социально-экономического развития и документов региональной политики.

#### **Дискуссионные моменты и замечания по диссертационному исследованию**

1. При рассмотрении автором подходов к оценке влияния транспортной инфраструктуры на экономический рост региона (п. 1.2.) акцент сделан на изучение косвенных эффектов влияния инфраструктурных проектов (на основании проведенных исследований, например, Организации Экономического Сотрудничества). В качестве результатов от подобных эффектов автор указывает улучшение таких показателей региона, как объем инвестиций, средняя заработная плата, уровень занятости, валовая добавленная стоимость. Автором не рассмотрены экономико-математические методы определения степени влияния основных показателей инфраструктурных проектов и/или показателей оснащенности транспортной инфраструктуры региона на показатели экономического развития региона. Целесообразна проработка методик оценки результативности возможного эффекта от проведенных мероприятий по формированию транспортной инфраструктуры.

2. В п. 2.1. «Социально-экономическое состояние Уральского федерального округа и существующие документы стратегического

планирования» не в полной мере проанализированы показатели социально-экономического развития Уральского федерального округа, отсутствуют выводы по уровню социально-экономического положения УФО в сопоставлении с другими федеральными округами РФ. Целесообразно представить обзор некоторых показателей демографического развития федерального округа, результаты которого могут повлиять на обоснование и специфику предлагаемых инфраструктурных проектов.

3. Проведенный анализ (глава 2) показателей транспортной доступности и элементов транспортной инфраструктуры, а также предложенные автором направления развития транспортной инфраструктуры учитывают результаты не только по Уральскому федеральному округу, но и конкретно по субъектам, входящим в него. Однако при разработке и описании Концепции реализации региональной политики развития транспортной инфраструктуры автором не была отмечена необходимость (или ее отсутствие) учета специфики и приоритетов каждого субъекта Уральского федерального округа.

4. Автор предлагает методику проведения постпроектной оценки проектов развития транспортной инфраструктуры. Возможно, для более наглядного доказательства целесообразности использования на практике данной методики, имеет смысл проведение ретроспективного анализа по предложенной автором методике ранее реализованного инфраструктурного проекта Уральского федерального округа, который продемонстрировал позитивный экономический эффект.

Указанные замечания не влияют на общую положительную оценку диссертационной работы Саргиной А.В., в большей степени носят рекомендательный характер и могут быть учтены автором в дальнейшей научной деятельности.

#### **Заключение о соответствии диссертации установленным критериям**

На основании вышеизложенного необходимо сделать вывод о том, что полученные автором результаты обладают научной ценностью и имеют прикладное значение. Диссертация представляет собой самостоятельно выполненную авторскую завершенную научно-исследовательскую работу.

Полученные в ходе исследования результаты послужили основой важных теоретических выводов и научно-практических рекомендаций.

Диссертационная работа соответствует требованиям п. 9 Положения о присуждении учёных степеней, утверждённого постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 г. № 842, предъявляемым к диссертациям на соискание учёной степени кандидата наук, а её автор Саргина Анна Валериевна заслуживает присуждения учёной степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (экономические науки).

Профессор Кафедры экономической  
безопасности и управления рисками  
Факультета экономики и бизнеса  
федерального государственного образовательного  
бюджетного учреждения высшего образования  
«Финансовый университет при  
Правительстве Российской Федерации»  
доктор экономических наук, доцент

Надежда Валерьевна  
Капустина

19.03.2024 г.

125167, г. Москва, Ленинградский просп., 49/2,  
Тел/факс: +7 (499) 503 47 36  
E-mail: nvkapustina@fa.ru



2024 г.