

В диссертационный совет 24.2.372.13
на базе ФГБОУ ВО «РЭУ им.
Г.В. Плеханова»,
115054, 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)

На отзыв представлена диссертационная работа Саргиной Анны Валериевны общим объемом 230 страниц, содержащая 179 страниц основного текста (в т.ч. 15 таблиц и 29 рисунков) и 23 приложения на 51 странице. Список литературы состоит из 168 наименований, из которых 32 источника на иностранном языке, и 23 приложений.

Актуальность темы исследования.

Инфраструктурные проекты на транспорте относятся к числу наиболее капиталоемких, поскольку зависят от ряда факторов. Сравнение проектов осложняется отсутствием единых определений и методологии измерения расходов на транспортную инфраструктуру. Эти вопросы поднимались в различных странах мира и обсуждались в отчете международного транспортного форума «Понимание ценности транспортной инфраструктуры – руководство по измерению расходов и активов на макроуровне»¹, целью которого было повышение качества и сопоставимости данных, предоставляемых для международного уровня.

В процессе социально-экономического развития страны транспортная инфраструктура играет важную роль в развитии межрегиональной и межотраслевой кооперации, способствует интеграции субъектов экономики

¹ Understanding the Value of Transport Infrastructure. Guidelines for macro-level measurement of spending and assets. 2013. Available at: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/13value.pdf> (дата обращения: 03.03.2024).

региона, развитию торговли и предпринимательства, а также улучшению условий жизни населения. Отличительной чертой роста региона является его способность к свободному перемещению различных видов трудовых, материальных и сырьевых ресурсов. Это способствует развитию экономики региона, ее социальной сферы, а также влияет на пространственное развитие региона.

Основным документом развития транспорта является Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р. Транспортная стратегия должна быть скоординирована с другими документами в системе стратегического планирования.

В своем диссертационном исследовании автор исследует транспортную инфраструктуру в контексте региональной политики, анализирует мировой опыт, подходы к оценке инфраструктурных проектов, причины отклонений от расчетных выгод по проектам, документы стратегического планирования, задействованные при разработке стратегий социально-экономического развития регионов. Проведенный автором анализ действующих документов стратегического планирования показал несвоевременность обновления документов, отсутствие детальных планов мероприятий и методик расчета показателей выполнения стратегий.

Все это предопределило актуальность представленной диссертационной работы в части выравнивания терминологического аппарата и предлагаемых автором организационно-экономических механизмов.

Цель диссертационного исследования

Целью диссертационного исследования автор определил теоретическое обоснование и разработка направлений совершенствования организационно-экономических механизмов развития транспортной инфраструктуры регионов. Выбор цели диссертационного исследования предопределил постановку задач, логику и последовательность изложения материала. Среди задач следует выделить анализ документов стратегического развития и реализации стратегии социально-экономического развития Уральского федерального округа; формулирование перспективных направлений развития региональной транспортной инфраструктуры Уральского федерального округа; проведение оценки транспортной обеспеченности Уральского

федерального округа и его субъектов; разработку концепции реализации региональной политики развития транспортной инфраструктуры; разработку методики проведения постпроектной оценки региональных транспортных инфраструктурных проектов как элемента региональной транспортной инфраструктурной политики.

В диссертационной работе Саргиной А.В. обоснованы научная значимость и направления практического применения полученных результатов, последовательно и логично решены поставленные в исследовании задачи.

В первой главе «Теоретические подходы к обеспечению экономического роста регионов на основе развития транспортной инфраструктуры» автор исследовал роль региональной транспортной инфраструктуры в контексте пространственного развития (был проведен анализ понятий инфраструктура в нормативно-правовых актах, выявлена разница в формулировках, даны рекомендации по согласованию подходов к определению транспортной инфраструктуры); рассмотрены основные подходы к оценке влияния транспортной инфраструктуры на экономический рост региона и используемые механизмы; проведен анализ программ развития транспортной инфраструктуры в мире (Германия, Великобритания, Австралия, США) и систематизирован международный опыт исследования инфраструктурных проектов (пятилетнее исследование ОМЕГА, которое проводилось в партнерстве с исследовательскими группами в 9 университетах, исследование Б. Фливбьорга по 258 инфраструктурным проектам на транспорте и др.).

Во второй главе «Анализ динамики развития транспортной инфраструктуры регионов (на примере Уральского федерального округа)» автор рассмотрел социально-экономическое состояние Уральского федерального округа, предоставил информацию по исполнению бюджета в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы», Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры по транспортным проектам, национального проекта «Безопасные качественные дороги», а также по причинам невыполнения мероприятий и недостаткам выполненных работ.

Автор провел анализ исполнения показателей стратегии социально-экономического развития Уральского федерального округа до 2020 г., выявил недочеты существующих документов стратегического планирования, рассмотрел современное состояние транспортной инфраструктуры округа, сформулировал перспективные направления

развития региональной транспортной инфраструктуры, а также представил разработанную концепцию реализации региональной политики развития транспортной инфраструктуры на основании четырёх предлагаемых организационно-экономических механизмов.

В третьей главе «Совершенствование организационно-экономических механизмов развития региональной транспортной инфраструктуры» автор рассчитал индикаторы транспортной обеспеченности Уральского федерального округа на основе простых и комплексных показателей плотности транспортной сети; проанализировал этапы реализации инфраструктурных проектов в рамках нормативно-правовых документов, сформулировал методические основы проведения постпроектной оценки; представил разработанную методику проведения постпроектной оценки проектов транспортной инфраструктуры.

Предметная область исследования.

Предметная область исследования находится в рамках специальности 5.2.3 Региональная и отраслевая экономика по пунктам областей исследования:

1.3 Региональное экономическое развитие и его факторы. Проблемы сбалансированности регионального развития. Сбалансированность региональных социально-экономических комплексов.

1.11. Региональная экономическая политика: цели, инструменты, оценка результатов.

1.15. Оценка эффективности региональной экономической политики в Российской Федерации, федеральных округах, субъектах федерации и муниципальных образованиях.

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

Обоснованность научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации обусловлена использованием в ходе исследования официальной статистической информации, применением в работе общенаучных методов исследования, а также всесторонним анализом большого количества нормативно-методической документации по проблеме диссертационного исследования, релевантных исследований отечественных и зарубежных авторов, структурированным подходом к решению поставленных в исследовании задач.

Достоверность положений, выводов и рекомендаций.

Результаты диссертационного исследования апробированы, получили поддержку на научно-практических конференциях, нашли отражение в научных публикациях. Всего диссертантом опубликовано 7 научных публикаций общим объемом 5,92 печатных листов (в том числе 4,86 авторских печатных листов), включая 3 статьи в журналах, входящих перечень рецензируемых научных изданий.

Основные результаты, полученные автором и обладающие научной новизной.

К основным результатам, полученным автором лично и обладающим научной новизной, относятся:

- Выявленные расхождения в терминологическом аппарате нормативно-правовых документов Российской Федерации, уточнение понятия транспортной инфраструктуры региона (стр. 24-25).

- Систематизация причин отклонений фактических результатов по транспортным инфраструктурным проектам на основании анализа исследований зарубежных источников, отчетов Счетной палаты, аудиторских заключений (стр. 46-48, 58-59).

- Анализ доступности показателей транспорта и оценка полноты данных, предоставляемых странами-участниками G20 в рамках реализации цели устойчивого развития 9 «Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям». Дополнение показателей отслеживания состояния региональной транспортной инфраструктуры показателем «Объем инвестиций в инфраструктуру» (по видам транспорта), а также предложение рассчитывать расширенный комплекс показателей не только на уровне страны, но и на уровне субъекта (стр. 37).

- Анализ современного состояния транспортной инфраструктуры округа, формулирование перспективных направлений развития региональной транспортной инфраструктуры Уральского федерального округа (стр. 94-95), оценка транспортной обеспеченности Уральского федерального округа и его субъектов (стр. 119).

- Разработка концепции реализации региональной политики развития транспортной инфраструктуры. Автор выделил цели и задачи (стр. 98), определил шесть основных групп участников (стр. 99), сформулировал 15 основных принципов развития региональной транспортной

инфраструктуры (стр. 99-101), предложил четыре новых организационно-экономических механизма: 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 (стр. 105), предложил десять составляющих элементов (стр. 107), сформулировал результаты, к которым может привести применение предложенной концепции (стр. 109-110). Предлагаемые автором организационно-экономические механизмы по мнению официального оппонента могут быть использованы не только для создания единого подхода к развитию региональной транспортной инфраструктуры, но также могут быть применены при развитии инфраструктуры образования и здравоохранения.

- Обоснование необходимости проведения постпроектной оценки как механизма региональной транспортной инфраструктурной политики (стр. 124-125), интеграция нового организационно-экономического механизма проведения постпроектной оценки в проектное управление на федеральном, региональном и местном уровне (стр. 126). Автор не только предложил новый организационно-экономический механизм, но и провел анализ по интеграции этого механизма в структурные элементы существующего проектного управления. Такой комплексный подход показывает возможность практического применения разработанных теоретических положений.

- Разработка методики проведения постпроектной оценки региональных транспортных инфраструктурных проектов, включающей рекомендуемый порядок (стр. 129-130), алгоритм (стр. 134), описание основных этапов. Данную методику отличает кросс-процессный анализ результатов проектов и возможность систематизировать проектный опыт других регионов, чтобы в дальнейшем избегать типовых ошибок и учитывать в реализации инфраструктурных проектов те механизмы и подходы, которые показали свою эффективность на других проектах.

Теоретическая ценность результатов диссертационного исследования.

Теоретическая ценность результатов исследования обусловлена разработанными теоретическими положениями и методическими рекомендациями по проведению оценки региональных инфраструктурных проектов на транспорте. Благодаря чему заложена основа для уточнения и

дополнения действующих методических документов по стратегическому управлению развитием регионов Российской Федерации.

Практическая значимость диссертационного исследования.

Практическая значимость исследования обусловлена предложенными в работе организационно-экономическими механизмами, способствующими повышению эффективности использования бюджетных средств при реализации инфраструктурных проектов на транспорте, возможностью их применения в работе органов государственной власти разных уровней, институтов развития, научного и бизнес-сообществ.

Дискуссионные положения работы, замечания и рекомендации в адрес соискателя.

Несмотря на общий высокий уровень диссертации, к работе есть ряд замечаний:

1. Автор приводит расчеты транспортной обеспеченности Уральского федерального округа в главе 3, подраздел 3.1, однако основной анализ информации по округу, включая рекомендации по перспективным направлениям развития инфраструктуры, приведены в главе 2. По мнению официального оппонента, было бы целесообразнее отразить расчеты по округу в главе 2, а предлагаемую концепцию реализации региональной политики развития транспортной инфраструктуры (подраздел 2.3) представить в главе 3.

Вместе с тем стоит отметить, что структура основного текста диссертации не регламентируется нормативными документами. Фактически сложившаяся структура работы позволяет раскрыть тему исследования последовательным образом, что в целом придает работе внутреннее единство и непротиворечивость.

2. Автор в подразделе 3.1 предоставляет расчеты коэффициентов. В формуле 5 для расчета коэффициента используется суммарный физический вес продукции промышленности и сельского хозяйства, при этом не учитываются грузы, генерируемые строительным сектором.

По мнению официального оппонента, добавление грузов, генерируемых строительным сектором, улучшило бы точность расчета показателей и придало дополнительную убедительность расчетам.

3. В подразделе 3.3 «Методика проведения постпроектной оценки проектов развития транспортной инфраструктуры» автор представляет

разработанную методику. Однако данный раздел не содержит примеров апробации методики на реализованных проектах рассматриваемого региона. Необходимо пояснить, в связи с чем не была проведена апробация разработанной методики и какие варианты апробации видит автор.

4. В разработанной автором концепции реализации региональной политики развития транспортной инфраструктуры, представленной в главе 2, подраздел 2.3, указаны результаты концепции. Возможно, автору следовало бы добавить индикаторы оценки эффективности предлагаемой концепции.

Отметим, что изложенные замечания носят частный характер и не ставят под сомнение высокий уровень научных результатов, полученных в результате выполнения диссертационного исследования.

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.

Профессор, д.э.н., доцент

Пьянкова С.Г.

Пьянкова Светлана Григорьевна,
доктор экономических наук, доцент,
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования «Уральский государственный экономический
университет», профессор кафедры региональной, муниципальной
экономики и управления

адрес: 620144, г. Екатеринбург, ул. 8 Марта/Народной Воли, 62/45
рабочий тел.: +7 (343) 283-12-35
e-mail: pyankovasg@usue.ru

19.03.2024

Подпись С.Г. Пьянковой