

ОТЗЫВ

официального оппонента, доктора экономических наук, доцента Трониной Ирины Алексеевны на диссертацию Бахтина Михаила Николаевича по теме «Автодорожная инфраструктура региона: экономическое содержание, стратегическое позиционирование, инструменты совершенствования», представленную на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (региональная экономика).

Актуальность темы исследования. Проблема обеспечения сбалансированного устойчивого развития административно-территориальных образований страны, поддержания ее территориальной целостности, создания и сохранения единого экономического пространства в настоящее время является одной из наиболее значимых с позиций перспектив технико-технологического и социально-экономического развития регионов. Решение данной проблемы невозможно без грамотного управления развитием транспортной (в том числе автодорожной) инфраструктуры, создающей условия функционирования и развития отраслей производства и социальной сферы посредством обеспечения транспортно-экономических связей. Обращение к практике стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры регионов, теоретическим работам, программным документам различных уровней показывает, что проблема требует оперативного решения.

Анализ основных действующих программных документов, определяющих направления стратегического развития автодорожной инфраструктуры в Российской Федерации и ее регионах показывает, что при формулировании направлений, целей, задач и механизмов развития автодорожной инфраструктуры используются понятия, количественная интерпретация которых невозможна либо затруднительна при современном состоянии методологии оценки состояния региональных социально-экономических систем, а используемые индикаторы развития автодорожной инфраструктуры крайне малочисленны, традиционны и не учитывают взаимосвязи автодорожной инфраструктуры с иными социально-экономическими подсистемами регионов, что существенно ограничивает разработку эффективных механизмов управления автодорожной инфраструктурой.

Заметна недостаточная разработанность теоретических положений,

обосновывающих эффективный инструментарий управления автодорожной инфраструктурой регионов, обеспечивающий системность действий органов власти и их взаимодействия с иными управляющими подсистемами административно-территориальных образований страны, учитывающий особенности развития конкретных регионов, специфику их социально-экономического развития.

Эти положения в достаточной степени представлены в обосновании выбора соискателем темы диссертационного исследования. В данном контексте тема диссертации Бахтина Михаила Николаевича представляется, безусловно, актуальной, имеющей важное теоретическое и практическое значение.

Предметная область исследования соответствует паспорту специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством: п. 3.1. Развитие теории пространственной и региональной экономики; методы и инструментарий пространственных экономических исследований; проблемы региональных экономических измерений; п. 3.15. Инструменты разработки перспектив развития пространственных социально-экономических систем. Прогнозирование, форсайт, индикативное планирование, программы, бюджетное планирование, ориентированное на результат, целевые программы, стратегические планы.

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

В диссертационной работе четко определена цель исследования, состоящая в «разработке теоретического и методического обоснования направлений и инструментария совершенствования взаимосвязей автодорожной инфраструктуры с региональными экономическими подсистемами страны» (с. 6-7).

Представленная на оппонирование работа состоит из трех глав, которые позволили достаточно последовательно и логично решить поставленную цель и задачи, обосновать научную состоятельность и направления практического применения сформулированных выводов и рекомендаций.

Содержание, структура и логика диссертации позволяют отметить выраженный баланс теоретических, методических и практических аспектов совершенствования управления автодорожной инфраструктурой регионов страны.

Положения и выводы диссертации обоснованы и аргументированы на основе критического анализа методологических подходов и точек зрения отечественных и зарубежных исследователей по проблемам региональной экономики и территориального управления.

Соискатель в процессе исследования учел существенный теоретический

задел, созданный представителями разных экономических школ в сфере обоснования методологических, теоретических и методических аспектов управления автодорожной инфраструктурой регионов с учетом их социально-экономических и институциональных параметров.

В качестве методологической основы в работе был использован диалектический метод, предопределяющий изучение явлений в их постоянном развитии и взаимосвязи. Применялись также методы структурно-функционального, экономико-статистического, компаративного и кластерного анализа, табличная и графическая интерпретация эмпирико-фактологической информации.

Обоснованность положений и выводов работы подтверждается анализом необходимого статистического и фактологического материала.

Достоверность и научная новизна положений, выводов и рекомендаций исследования.

Достоверность результатов диссертационного исследования обеспечивается обстоятельным анализом специальной научной литературы, нормативных и методических материалов по вопросам региональной экономики и управления, в том числе, в области управления автодорожной инфраструктурой регионов, использованием нормативных актов Российской Федерации и субъектов Федерации, материалов Росстата; тщательной, обстоятельной, многообразной обработкой материалов исследований, подтверждающей авторские выводы.

Результаты исследования апробированы в выступлениях автора на научных конференциях международного и российского уровней, а также в достаточном количестве публикаций – 16 научных работах, в том числе в 5 статьях в изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки России, 3 – в изданиях, индексируемом в международных базах Scopus и Web of Science. Общий объем научных работ 10,33 п.л., в том числе авторский – 6,51 п.л.

Содержание автореферата и опубликованных работ в полной мере соответствует содержанию диссертации.

В приращении научного знания, полученном автором, следует выделить наиболее значимые элементы, характеризующие новизну диссертационного исследования:

1) Обоснован теоретический подход к определению экономического содержания автодорожной инфраструктуры (с. 25-46). Доказано, что для исследования инфраструктуры пространственно-функциональных систем, к которым относятся регионы, целесообразно использовать функциональный, системно-пространственный и стоимостной подходы (с. 48). Применение данных подходов позволило сделать вывод, что автодорожной инфраструктуре свойственны все экономические свойства объектов,

характеризующихся более общей категорией – «транспортная инфраструктура» (с. 48), выделить в составе автодорожной инфраструктуры две группы элементов – автодороги, как элемент первого порядка (обслуживающий иные социально-экономические системы) и автодорожное хозяйство, элементы придорожного сервиса (элемент второго порядка, обслуживающий автомобильные дороги) (с. 48). Показано, что непосредственное влияние на развитие социально-экономических подсистем регионов оказывает элемент первого порядка, остальные обеспечивают функционирование самой инфраструктуры (с. 44-47). Предложенный подход позволяет рассматривать влияние автодорожной инфраструктуры на развитие регионов и их подсистем с различной степенью детализации, обусловленной спецификой конкретного исследования и целями стратегического планирования административно-территориальных образований.

2) Обоснован теоретико-методический подход к количественному измерению взаимосвязи автодорожной инфраструктуры с социально-экономическими подсистемами регионов (с. 60-70), доказана целесообразность использования показателя «интенсивность обслуживания социально-экономических подсистем региона» для отражения экономического содержания автодорожной инфраструктуры в количественном аспекте (с. 70-71). В числе подсистем, для которых может быть результативно использован данный показатель в практике стратегического управления автором диссертации отмечены: развитие рыночных отношений; повышение инвестиционной привлекательности инфраструктурных объектов транспортной инфраструктуры; комплексная реализация потенциала отраслей и комплексов; транспортная доступность; развитие отраслей и комплексов (с. 74-76).

3) Разработан методический подход к качественной и количественной оценке интенсивности обслуживания автодорожной инфраструктурой социально-экономических подсистем регионов РФ (с. 73-79). В качестве важнейших элементов методического подхода необходимо отметить: обоснование состава соответствующих показателей; выбор временного периода и состава анализируемых регионов; использование кластерного анализа для объединения регионов, сходных по характеру и уровню интенсивности обслуживания социально-экономических подсистем в относительно однородные группы (виртуальные кластеры).

4) Исследование состояния и динамики интенсивности обслуживания социально-экономических подсистем регионов (добывающей промышленности, обрабатывающей промышленности, оптовой торговли, сельского хозяйства, строительства, создания стоимости (ВРП), привлечения инвестиций в основной капитал) показало, что в России сформировалось пять

достаточно однородных групп регионов (виртуальных кластеров первого порядка), отличающихся пространственно-функциональной специализацией автодорожной инфраструктуры (с. 80-91). Определение для каждого кластера подсистем-доноров, характеризующихся в межкластерном сравнении и внутри кластеров наиболее высокими значениями интенсивности обслуживания, и подсистем-реципиентов, имеющих наиболее низкие значениями данного параметра (с. 92-93), позволило выделить общее и особенное в обосновании направлений совершенствования стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры.

5) Анализ динамики интенсивности обслуживания социально-экономических подсистем в регионах кластеров «А» и «Б», регионах-представителях (суммы средних нормированных значений которых принимают ближайšie к центру кластеров значения) остальных кластеров, а также регионах, близких по значениям сумм средних нормированных значений к регионам-представителям и, напротив, обладающих признаками, отличающими их от основной массы административно-территориальных образований, проведенный за период 2012 – 2017 гг. по трем функциям: линейной, логарифмической, степенной, позволил установить характер происходящих изменений в интенсивности обслуживания социально-экономических подсистем регионов, выявить тренды (с. 93-114, выводы – с. 114-117).

6) Проведенный анализ документов стратегического планирования, разработанных в обозначенных выше регионах (с. 118-148), позволил автору выделить инвариантные и вариативные достижения и недостатки, свойственные стратегическому позиционированию автодорожной инфраструктуры регионов страны (с. 149-151).

7) Предложены перспективные направления и инструменты стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры, обеспечивающие соответствие стратегических целей, задач, инструментария управления автодорожной инфраструктурой объективному состоянию социально-экономических подсистем регионов, их взаимосвязь с автодорожной инфраструктурой и системность самих элементов стратегий (с. 153-171). Особенности авторского подхода заключаются в обосновании дополнений аналитической части, стратегического позиционирования, инструментария реализации стратегий, общих для всех регионов и особенных, необходимых для конкретных регионов в зависимости от их принадлежности к виртуальным кластерам.

Теоретическая и практическая ценность полученных результатов.

Теоретическая ценность результатов диссертационного исследования Бахтина Михаила Николаевича состоит в том, что они развивают представления о процессах стратегического позиционирования и управления

автотранспортной инфраструктурой регионов России.

Содержащиеся в работе результаты формируют необходимое методическое и инструментальное обеспечение стратегического позиционирования и управления автотранспортной инфраструктурой регионов.

Обоснованные автором рекомендации по совершенствованию стратегического позиционирования автотранспортной инфраструктуры и инструментария реализации стратегии в регионах, адресованные органам государственной власти, менеджерам субъектов хозяйствования, позволят повысить эффективность названных процессов.

Ряд положений диссертационного исследования может быть использован в преподавании курсов «Региональная экономика», «Государственное регулирование экономики», «Региональная социально-экономическая политика».

Результаты исследований, связанные с разработкой теоретических положений и практических рекомендаций в области совершенствования стратегического позиционирования автотранспортной инфраструктуры приняты к использованию департаментом экономического развития Воронежской области в части оценки (подтверждено документом); использованы в учебном процессе в Воронежском государственном университете в преподавании курса «Региональная социально-экономическая политика» (подтверждено документом).

Дискуссионные положения работы, замечания и рекомендации в адрес соискателя.

1. В процессе исследования подходов к определению характера и уровня воздействия транспортной (автотранспортной) инфраструктуры на социально-экономические подсистемы регионов автор определяет транспортную инфраструктуру как «составной элемент всей инфраструктуры рыночного хозяйства, имеющий специфический регионообразующий характер, который обеспечивает территориальную целостность, создает условия функционирования и развития отраслей производства и социальной сферы, всех видов рынков посредством обеспечения транспортно-экономических связей» (с. 43). Однако на с. 10 автореферата соискатель использует данное определение по отношению к автотранспортной инфраструктуре. Следовало бы четко разграничить эти понятия и конкретизировать, что понимается под транспортной инфраструктурой, а что под автотранспортной.

2. В продолжение темы используемой терминологии. В работе используется термин «стратегическое позиционирование» автотранспортной инфраструктуры, который также вынесен в заглавие работы. Однако в контексте региональной экономики данное понятие не имеет общепринятой трактовки. В силу этого для оценки полноты достижения целей исследования

автору необходимо дать соответствующие дефиниции.

3. Проведенный в ходе исследования кластерный анализ позволил автору выделить 5 кластеров автодорожной инфраструктуры первого порядка (с. 80). Состав кластеров существенно различается по количеству входящих в них регионов. Кластер «А» включает два региона, «Б» - четыре, а «В», «Г» и «Д» - 20, 26 и 26 соответственно (с. 82). Как результат, рекомендации по перспективным направлениям и инструментам стратегии развития для первых двух кластеров фактически имеют индивидуальный характер, а для остальных – обобщенный (даже с учетом разбиения кластера «Г» на кластеры второго порядка). Исходя из этого, возникает вопрос: Не снижает ли это возможности применения данных рекомендаций в конкретных регионах, входящих в многочисленные кластеры, а также их ценность для практики управления?

4. Для регионов кластера «Д» автор отмечает, что «в связи с разнородностью их состава, различными, но, в любом случае, низкими уровнями интенсивности обслуживания автодорожной инфраструктурой социально-экономических подсистем, целесообразно применение индивидуального подхода к стратегическому позиционированию и используемому инструментарию...» (с. 176). Между тем, кластер «Д» практически по всем позициям (за исключением интенсивности обслуживания добывающей промышленности) занимает последнее место. Его показатели интенсивности обслуживания целевых функций по подсистемам экономики значительно ниже, чем у других кластеров. Отсюда, суммарное значение показателей данного кластера почти в 10 раз меньше, чем у кластера «А» (с. 85). Вероятно, регионы именно этого кластера наиболее остро нуждаются в рекомендациях по стратегическому позиционированию и развитию автодорожной инфраструктуры, а также в адаптации и использовании позитивного опыта развитых в этом плане регионов.

Однако, изложенные замечания и рекомендации носят дискуссионный характер и не ставят под сомнение основные результаты диссертационного исследования в целом.

Заключение о соответствии диссертации требованиям Положения о присуждении ученых степеней.

Диссертация Бахтина Михаила Николаевича на соискание ученой степени кандидата экономических наук по теме «Автодорожная инфраструктура региона: экономическое содержание, стратегическое позиционирование, инструменты совершенствования», представленная на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (региональная

экономика) представляет собой оригинальное, законченное, самостоятельное, практически значимое исследование в области региональной экономики. Научные положения, рекомендации и выводы работы вносят существенный вклад в развитие теории региональных инфраструктурных систем.

Диссертация представляет собой завершённую научно-квалификационную работу, выполненную на актуальную тему. Новые научные результаты, полученные диссертантом, в должной степени обоснованы и достоверны. Автореферат диссертации и научные работы, опубликованные по теме исследования, полностью отражают ее содержание.

По теоретической и практической значимости результатов проведенного исследования, актуальности выбранной темы, научной новизне авторского подхода, достоверности и обоснованности научных результатов анализируемая диссертационная работа отвечает требованиям п. 9 Положения о присуждении ученых степеней, утвержденного Постановлением Правительства РФ № 842 от 24 сентября 2013 г., а ее автор, Бахтин Михаил Николаевич, заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (региональная экономика).

Официальный оппонент

заведующий кафедрой менеджмента
и государственного управления
Федерального государственного бюджетного
образовательного учреждения высшего
образования «Орловский государственный
университет имени И.С. Тургенева»,
доктор экономических наук, доцент


Тронина Ирина Алексеевна

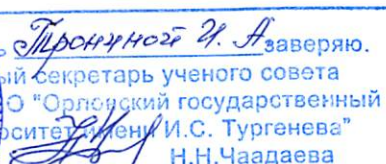
Специальность, по которой защищена докторская диссертация – 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (управление инновациями)

Адрес: 302026, г. Орёл, ул. Комсомольская, д. 95.

Телефон: 8-910-263-02-08. E-mail: irina-tronina@yandex.ru

Дата «21» сентября 2020 г.




Я, Тронина И.А. заверяю.
секретарь ученого совета
Федерального государственного бюджетного
образовательного учреждения высшего
образования «Орловский государственный
университет имени И.С. Тургенева»
Н.Н. Чаадаева